



Netverklaring

Geldig van 13/12/2020 tot 11/12/2021

Versie van 25/03/2021

INFRABEL



Versies

Versie	Datum	Aanpassingen (Voor de details raadpleeg het document “Netverklaring – Wijzigingen” beschikbaar op de website www.infrabel.be)
1	13/12/2019	Eerste versie
2	24/03/2020	– Algemeen: aanpassing van websites en bepaalde contactgegevens (ten gevolge van wijzigingen aan het organigram van Infrabel; de directie <i>Traffic Management & Services</i> werd opgesplitst in de directie <i>Customer & Business Excellence</i> en de dienst <i>Traffic Operations</i>) en herformuleren van beschrijvende teksten; – Toevoeging van een nieuwe bijlage: C.8 Kaart “communicatie IB-IG”
3	10/04/2020	– Punt 1.8.6: aanpassing van de contactpersoon voor RFC <i>North Sea – Mediterranean (Corridor One-Stop Shop)</i>; – Punt 4.4.1.1: aanpassing van het begrip “redelijke grenzen”, als gevolg van de besprekingen in het kader van de subgroep “netverklaring” van het coördinatiemechanisme; – Punt 4.5: schrapping van de teksten met betrekking tot het nationaal werkvenster en de verkeersvrije periodes en toevoeging van de tekst over werkvensters en TCR geïntegreerd in de dienstregeling, als gevolg van de besprekingen in het kader van de subgroep “werken” van het coördinatiemechanisme.
4	22/06/2020	– Algemeen: wijziging van de logo's van de door Infrabel aangeboden diensten; – De omzetting van de VVESI (VeiligheidsVoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur) naar de RDEI (Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur) en van het BVT (Boek van de treindienst) naar het RIEI (Register van Informatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur) wordt tot nader order uitgesteld. Bijgevolg zijn alle verwijzingen naar de RDEI en het RIEI uit de netverklaring verwijderd.
5	07/07/2020	– Punt 4.9 : Aanpassing van de teksten over lokale capaciteit als gevolg van de besprekingen in de subgroep “Netverklaring” van het coördinatiemechanisme.
6	20/08/2020	– Hoofdstukken 5 (in het bijzonder punt 5.4.2) en 6 (met name punt 6.3.4.2): de dienst “overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom” wordt nu, na het advies A-2019-04-SC

		van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer, beschouwd als een aanvullende dienst (in plaats van een minimumdienst); – Punt 6.3.1.1.2: aanpassing van definitie van de parameter “hyperpiek” van de extra heffing Ramsey-Boiteux, ten gevolge van de beslissing D-2020-02-S en het advies A-2020-03-S van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer; – Als gevolg van de twee bovengenoemde aanpassingen zijn ook de bijlagen F.2 en F.3 bijgewerkt; – Punt 5.3.1.3: verwijzing naar de nieuwe bijlage E.5: beschrijving dienstvoorziening “trieerinstallatie Antwerpen-Noord”.
7	19/11/2020	Punten 1.8.1, 1.8.3, 1.8.4, 1.8.5 en 1.8.7 : aanpassing van bepaalde contactgegevens.
8	11/12/2020	Harmonisatie van de teksten met de teksten van de netverklaring 2022.
9	25/03/2021	– Algemeen: toevoeging en aanpassing van websites en bepaalde contactgegevens; – Algemeen: de VVESI (VeiligheidsVoorschriften betreffende de Exploitatie van de Spoorweginfrastructuur) werd omgezet naar de RDEI (Reglementering en Documentatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur) en het BVT (Boek van de treindienst) werd omgevormd tot het RIEI (Register van Informatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur). De verwijzingen naar deze documenten zijn bijgevolg aangepast; – Punt 2.2.4, 2.7.2 en 6.3.1.3.2: aanpassing van de teksten met betrekking tot veiligheidscertificaten en het in de handel brengen van voertuigen, naar aanleiding van de wijziging van de Spoorcodex op 20 januari 2021; – Punt 3.3.2.2.1: aanpassing van de teksten met betrekking tot de maximaal toegelaten lasten, in toepassing van de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 <i>betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie</i>.

Inhoudstafel

Versies	2
Inhoudstafel	4
1. Algemene informatie.....	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Doelstelling	10
1.3 Wettelijk kader en reglementering	10
1.4 Juridisch statuut	11
1.4.1 Algemene opmerkingen	11
1.4.2 Verantwoordelijkheid	11
1.4.3 Beroep	12
1.5 Structuur van de netverklaring.....	13
1.6 Geldigheidsperiode en actualisatie	13
1.6.1 Geldigheidsperiode.....	13
1.6.2 Actualisatie	14
1.7 Publicatie	14
1.8 Contacten	14
1.8.1 Infrabel	14
1.8.2 Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal	18
1.8.3 Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS)	18
1.8.4 Minister van Mobiliteit, belast met Skeyes, de NMBS en Infrabel.....	18
1.8.5 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	18
1.8.6 Omringende infrastructuurbeheerders.....	19
1.8.7 Corridor One-Stop Shop (C-OSS)	19
1.8.8 European Railway Agency (ERA).....	20
1.9 Internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer (<i>Rail Freight Corridors- RFC</i>)	20
1.10 <i>RailNetEurope</i> – Internationale samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders	21
1.10.1 <i>One-Stop Shop</i> (OSS).....	22
1.10.2 RNE-applicaties.....	22
1.10.3 Pilotprojecten “ <i>Timetabling and capacity redesign</i> ” (TTR)	23
1.11 Andere internationale samenwerkingsverbanden.....	23

2. Toegangsvoorwaarden	24
2.1 Inleiding	24
2.2 Algemene voorwaarden	24
2.2.1 Voorwaarden om capaciteit aan te vragen	24
2.2.2 Voorwaarden om toegang te verkrijgen tot de infrastructuur	24
2.2.3 Vergunning	25
2.2.4 Uniek veiligheidscertificaat.....	26
2.2.5 Dekking van verantwoordelijkheden.....	26
2.3 Commerciële voorwaarden	27
2.3.1 Contracten tussen Infrabel en de spoorwegonderneming	27
2.3.2 Contracten tussen Infrabel en de kandidaat-niet-spoorwegonderneming.....	28
2.3.3 Kaderovereenkomst	29
2.3.4 Algemene voorwaarden	29
2.4 Operationele regels	29
2.5 Buitengewoon vervoer	30
2.6 Vervoer van gevaarlijke goederen.....	30
2.7 Toelating van het rollend materieel	31
2.7.1 Algemeenheden	31
2.7.2 Toelating tot indienststelling voor het rollend materieel dat rijpaden gebruikt	31
2.7.3 Technische keuring van rollend materieel ingezet voor ritten zonder het gebruik van rijpaden	32
2.8 Certificering van het boordpersoneel en van de treinbestuurders.....	32
2.8.1 Wettelijk kader	32
2.8.2 Talenkennis van de treinbestuurders: afwijking	32
3. Infrastructuur	34
3.1 Inleiding	34
3.2 Omvang van het net	34
3.2.1 Limieten	34
3.2.2 Verbonden spoorwegnetten	34
3.3 Beschrijving van het net	35
3.3.1 Geografische beschrijving.....	35
3.3.2 Karakteristieken.....	35
3.3.3 Verkeerscontrole- en communicatiesystemen	37
3.4 Verkeersbeperkingen	38
3.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur	38
3.4.2 Milieubeperkingen.....	39

3.4.3	Gevaarlijke goederen.....	40
3.4.4	Tunnels met beperkingen.....	40
3.4.5	Bruggen met beperkingen.....	40
3.5	Beschikbaarheid van de infrastructuur	40
3.6	Dienstvoorzieningen.....	41
3.6.1	Reizigersstations.....	41
3.6.2	Terminals voor het goederenverkeer.....	41
3.6.3	Rangeer- en vormingsstations.....	41
3.6.4	Bundels voor het parkeren.....	41
3.6.5	Installaties voor onderhoud	41
3.6.6	Technische voorzieningen	41
3.6.7	Zee- en binnenhavenvoorzieningen	41
3.6.8	Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen	41
3.6.9	Tankvoorzieningen	42
3.7	Niet door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen	42
3.8	Ontwikkeling van de infrastructuur.....	42
4.	Toewijzing van de capaciteit	43
4.1	Inleiding	43
4.2	Beschrijving van de procedure	43
4.2.1	Betrokken organismen	43
4.2.2	Procedure voor het aanvragen van capaciteit en het toewijzen van rijpaden	44
4.2.3	Pilootprojecten “ <i>Timetabling and capacity redesign</i> ”	50
4.3	Kalender voor de aanvragen van capaciteit en toewijzing van rijpaden.....	51
4.3.1	Planning voor het opstellen van de dienstregeling (<i>New Path Requests</i>).....	51
4.3.2	Planning voor de aanvragen van capaciteit buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling (<i>Late Path Requests et Ad-Hoc Requests</i>).....	53
4.4	Toewijzingsprocedure voor rijpaden.....	56
4.4.1	Coördinatieprocedure en behandeling van concurrerende aanvragen	56
4.4.2	Systeem van administratieve regeling van geschillen.....	57
4.4.3	Overbelaste infrastructuur	58
4.4.4	Impact van de kaderovereenkomsten.....	59
4.5	Toewijzing van capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding.....	59
4.5.1	Missie van de infrastructuurbeheerder.....	59
4.5.2	Principes van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen	59
4.5.3	Publicatie van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen	60
4.5.4	Raadpleging van de kandidaten	60

4.5.5	Officialiseren van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen en publicatie van het bulletin.....	60
4.5.6	Werkvensters en TCR geïntegreerd in de dienstregeling	61
4.5.7	Dringende werken	61
4.5.8	Annulatie van de werven.....	61
4.5.9	Weerslag van de werken op de toegewezen capaciteit.....	61
4.6	Maatregelen wegens niet-gebruik/annulatie.....	62
4.7	Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen	62
4.7.1	Buitengewoon vervoer	62
4.7.2	Vervoer van gevaarlijke goederen.....	62
4.8	Bijzondere maatregelen bij storing	62
4.8.1	Algemene principes	62
4.8.2	Internationaal crisisbeheer.....	63
4.9	Aanvragen en toewijzen van lokale capaciteit	64
4.9.1	Beschrijving van de procedure	64
4.9.2	Coördinatieprocedure	67
4.9.3	Toewijzing van lokale capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding	68
4.9.4	Maatregelen wegens niet-gebruik	68
4.9.5	Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen	69
4.9.6	Bijzondere maatregelen bij storing	69
4.9.7	Andere	69
5.	Diensten	71
5.1	Inleiding	71
5.1.1	Categorieën van diensten.....	71
5.1.2	Diensten verleend door Infrabel	71
5.1.3	Diensten verleend door andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners.....	72
5.2	Minimumdiensten	72
5.3	Toegang tot de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze voorzieningen	73
5.3.1	Toegang tot de dienstvoorzieningen.....	73
5.3.2	Verlenen van diensten in de dienstvoorzieningen	74
5.4	Aanvullende diensten	75
5.4.1	Levering van tractiestroom	75
5.4.2	Overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom	75
5.4.3	Diensten voor treinen.....	75
5.4.4	Diensten voor buitengewoon vervoer en gevaarlijke goederen	76

5.5	Ondersteunende diensten.....	76
5.5.1	Toegang tot het telecommunicatienetwerk.....	76
5.5.2	Levering van aanvullende informatie	76
5.5.3	Technische keuring van het rollend materieel	76
5.5.4	Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations.....	77
5.5.5	Voorzieningen voor groot onderhoud.....	77
6.	Heffingen	78
6.1	Tarificatieprincipes	78
6.1.1	Heffingen	78
6.2	Samenstelling van de gebruiksheffing.....	78
6.3	Tarificatie	80
6.3.1	Minimumdiensten	80
6.3.2	Toegang tot de dienstvoorzieningen.....	83
6.3.3	Diensten verleend in dienstvoorzieningen	84
6.3.4	Aanvullende diensten	84
6.3.5	Ondersteunende diensten.....	84
6.4	Financiële sancties en incentives.....	85
6.4.1	Sancties voor ongebruikte/geannuleerde capaciteit	85
6.4.2	Kortingen voor kaderovereenkomsten	88
6.4.3	Kortingen voor ERTMS.....	88
6.5	Prestatieregeling.....	88
6.5.1	Algemene beginselen en doelstellingen.....	88
6.5.2	Monitoring van de prestaties	89
6.5.3	Financieel model	89
6.5.4	Bestuurs- en geschillenbeslechtingssysteem	89
6.6	Wijzigingen van de gebruiksheffing.....	89
6.7	Modaliteiten voor het innen van de gebruiksheffing.....	89
6.7.1	Voorafbetaling van de gevraagde capaciteit	89
6.7.2	Facturatie.....	90
6.8	Waarborg.....	90
6.9	Diabolo – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen.....	90
6.9.1	Passagiersvergoeding	90
6.9.2	Bijdrage van de spoorwegondernemingen	91
	Bijlagen	93

1. Algemene informatie

1.1 Inleiding

Infrabel is een naamloze vennootschap van publiek recht. Zijn missie wordt vastgelegd in een beheerscontract met de federale overheid en bestaat uit opdrachten van openbare dienstverlening. Binnen het Europese spoornet wil Infrabel bijdragen tot een duurzame mobiliteit ten dienste van de Belgische economische en sociale ontwikkeling.

Infrabel heeft zowel het statuut van infrastructuurbeheerder als van exploitant van dienstvoorzieningen. Binnen het kader van deze twee statuten, biedt Infrabel zijn klanten een competitieve spoorweginfrastructuur, alsook kwalitatieve diensten aan, aangepast aan hun behoeften.

In dit document dient Infrabel beschouwd te worden:

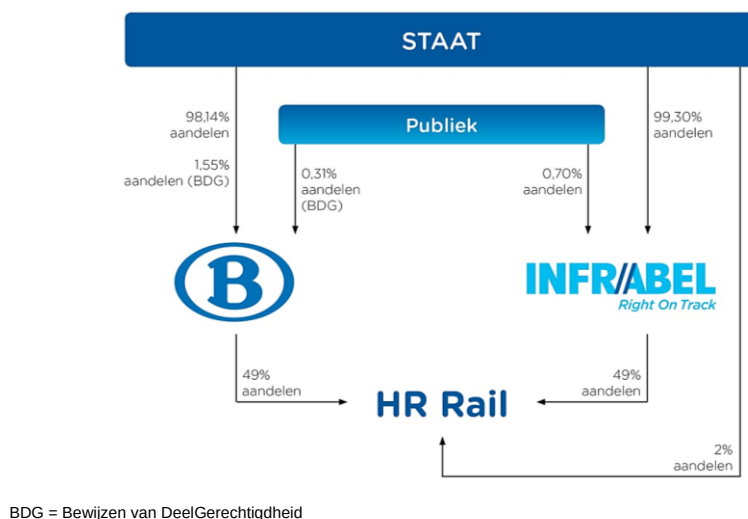
- als infrastructuurbeheerder wanneer het minimumdiensten levert, zoals bedoeld in punt 1 van bijlage 1 van de Spoorcodex (zie punt 5.2);
- als exploitant van dienstvoorzieningen wanneer het toegang tot en diensten in de dienstvoorzieningen verleent, zoals bedoeld in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex (zie punt 5.3) en wanneer het aanvullende en ondersteunende diensten aanbiedt in de zin van bijlage 1, punten 3 en 4 van de Spoorcodex (zie punt 5.4 en punt 5.5).

Bijlage F.4 bevat een overzichtstabel met de verdeling van de verschillende diensten die Infrabel aanbiedt in dit document.

Naast het dagelijks beheer, het onderhoud en de verdere ontwikkeling van de infrastructuur, staat Infrabel ook in voor de regeling en de veiligheid van alle treinverkeer.

De wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* (artikels 20 tot 22) geeft de opdracht aan de infrastructuurbeheerder om de netverklaring op te stellen en te publiceren, na raadpleging van het toezichthoudende orgaan, de kandidaten (zie definitie in bijlage A.1) die capaciteit wensen te bekomen en de spoorwegondernemingen die het net gebruiken.

Aan de hand van het onderstaande organigram wordt de positie van Infrabel in de Belgische spoorwegsector voorgesteld:



1.2 Doelstelling

De netverklaring heeft als doel de kandidaten (zie definitie in bijlage A.1), de overheid of andere geïnteresseerde partijen informatie te bieden over het netwerk, de algemene regels voor het gebruik ervan en de algemene voorwaarden met betrekking tot de heffing en de verdeling van spoorweginfrastructuurcapaciteit (inclusief het indienen van capaciteitsaanvragen).

De wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* draagt de infrastructuurbeheerder op de netverklaring op te stellen en te publiceren. Dit document is opgemaakt volgens de artikelen 20 tot en met 22 en de bijlage 2 van de Spoorcodex. De infrastructuurbeheerder dient eveneens vóór de publicatie van de netverklaring het toezichthoudende orgaan, de kandidaten die capaciteit wensen te verwerven en de spoorwegondernemingen die op het net rijden, te raadplegen.

De netverklaring stelt de diensten voor die Infrabel als infrastructuurbeheerder of exploitant van dienstvoorzieningen, alsook de andere exploitanten van de dienstvoorzieningen verbonden aan het netwerk en dienstverleners, aanbieden en deelt mee waar deze diensten toegankelijk zijn, wat de voorwaarden zijn om toegang te krijgen tot de diensten, hoe de toewijzing van de diensten verloopt en welke kosten eraan verbonden zijn.

1.3 Wettelijk kader en reglementering

De netverklaring is gebaseerd op de onderstaande geconsolideerde regelgeving en reglementeringen:

- Verordening (EU) 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 *inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer*;
- Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) 881/2004*;
- Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *inzake veiligheid op het spoor* (herschikking);
- Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie* (herschikking);
- Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 *tot instelling van één Europese spoorwegruimte*;
- Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, *met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur*;
- Gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen van de hierboven genoemde richtlijnen (met name de Technische Specificaties van Interoperabiliteit);
- Wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex* (hierna “Spoorcodex”) en de bijhorende koninklijke besluiten en ministeriële besluiten;
- Verschillende reglementeringen opgesteld door Infrabel, de UIC, ...

Onderstaande tabel geeft een overzicht van alle bronnen waarop het juridisch en reglementair kader betrekking heeft:

Wettelijk en reglementair kader	Websites
Verordeningen, richtlijnen en gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen (met name de Technische Specificaties van Interoperabiliteit (TSI))	Europese recht: eur-lex.europa.eu/nl/index.htm
Wetten, Koninklijke Besluiten (KB) en Ministeriële Besluiten (MB)	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: www.mobilit.belgium.be of Belgisch Staatsblad: www.just.fgov.be
Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID)	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer: mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/gevaarlijke_goederen/wetgeving
Fiches <i>Union Internationale des Chemins de fer</i> (UIC)	<i>Union Internationale des Chemins de fer</i> : www.uic.org Om deze documenten te kunnen consulteren, dienen de kandidaten een aanvraag te richten aan de UIC.

Verwijzingen naar wetteksten in dit document worden geacht ook betrekking te hebben op wijzigingen van deze wetteksten.

1.4 Juridisch statuut

1.4.1 Algemene opmerkingen

Conform artikel 3, 22° van de Spoorcodex is de netverklaring een document waarin op gedetailleerde wijze de beschrijving van het net, de algemene verkeersregels, de termijnen, de procedures en de criteria in verband met de regelingen voor de heffing van gebruiksrechten en de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit zijn vastgelegd. Dit document bevat verder alle andere gegevens die nodig zijn om de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit in te dienen.

De netverklaring beschrijft eveneens de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en bevat informatie over de voorwaarden voor toegang tot de betreffende spoorweginfrastructuur.

De netverklaring bevat ook informatie over de voorwaarden voor toegang tot dienstvoorzieningen - al dan niet geëxploiteerd door Infrabel - die zijn aangesloten op het net van Infrabel en voor de dienstverlening in die voorzieningen, of een verwijzing naar een internetsite waarop deze informatie kosteloos in elektronische vorm wordt aangeboden, conform artikel 21 van de Spoorcodex.

1.4.2 Verantwoordelijkheid

Bepaalde in deze netverklaring verstrekte gegevens kunnen evolueren, met name als gevolg van de omzetting van de Europese richtlijnen in Belgische wetgeving. Het is echter vastgelegd dat de wettelijke of reglementaire teksten die goedgekeurd worden na de publicatie van de netverklaring, automatisch van toepassing zijn volgens hun modaliteiten zonder de noodzakelijke actualisering van de netverklaring. Infrabel verbindt zich er echter toe om binnen een maand na hun publicatie de netverklaring aan te passen bij elke wijziging aan de wetgevende of regelgevende teksten. Als er ondanks de inspanningen van Infrabel om correcte informatie te verstrekken, verschillen zouden blijken te bestaan met de regelgeving, dan is deze laatste doorslaggevend. Gezien de hoeveelheid

informatie in dit document en de complexiteit van het voortdurend bijwerken ervan, kan het echter voorkomen dat bepaalde passages van dit document verouderd zijn. Infrabel zorgt ervoor dat de gemelde afwijkingen ten opzichte van de werkelijke situatie zo snel mogelijk worden gecorrigeerd, zonder verdere gevolgen voor Infrabel.

Infrabel is echter niet verantwoordelijk voor de informatie in de netverklaring die door derden wordt aangeleverd.

1.4.3 Beroep

1.4.3.1 Administratief beroep

Conform artikel 62, paragraaf 5 van de Spoorcodex, teneinde zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kunnen bij het toezichthoudende orgaan (Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, adres: zie punt 1.8.2) door elke kandidaat schriftelijke klachten worden ingediend door middel van een aangetekende brief, met name om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder of, indien van toepassing, de spoorwegonderneming of de exploitant van een dienstvoorziening wanneer hij denkt het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel met betrekking tot:

- de voorlopige en de definitieve versie van de netverklaring of de criteria die erin zijn opgenomen;
- de toewijzingsprocedure voor infrastructuurcapaciteit, haar resultaten en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;
- het tarifieringssysteem, met inbegrip van de prestatieregeling bedoeld in artikel 23, derde lid, de hoogte of de structuur van heffingen voor het spoorweginfrastructuurgebruik en de verplichtingen die daaruit voortvloeien;
- de in artikelen 5, 6, 7, 8 en 9 van de Spoorcodex opgenomen bepalingen over toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- de in artikel 9 van de Spoorcodex opgenomen bepalingen over toegang tot dienstvoorzieningen;
- de uitvoering van de eeuwigdurende erfdienstbaarheid bedoeld in artikel 156 quater, §1 van de wet van 21 maart 1991 *betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven*;
- het verkeersbeheer;
- de vernieuwingsplanning en het gepland of niet-gepland onderhoud;
- de naleving van de voorschriften bedoeld in de artikelen 4/2/1, 26/1 en 26/2 van de Spoorcodex.

Het administratief beroep schorst de aangevochten beslissing niet, behoudens andersluidende, gemotiveerde beslissing van het toezichthoudende orgaan op verzoek van de klagende partij.

Overeenkomstig artikel 63, paragraaf 3 van de Spoorcodex neemt het toezichthoudende orgaan in het kader van een dergelijk administratief beroep alle nodige maatregelen, met inbegrip van voorzorgsmaatregelen en administratieve boetes, om een einde te maken aan inbreuken met betrekking tot de netverklaring, capaciteitstoewijzing, infrastructuurheffingen en toegangsregelingen, in het bijzonder wat betreft de toegang tot de dienstvoorzieningen overeenkomstig artikel 9.

1.4.3.2 Administratief afhandelen van geschillen

Teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen, is het toezichthoudende orgaan bevoegd om, conform artikel 62, paragraaf 4 van de Spoorcodex, een beslissing te nemen:

- binnen de tien werkdagen, inzake de geschillen over de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit, op verzoek van de spoorweginfrastructuurbeheerder of van een kandidaat en dit zonder afbreuk te doen aan de bestaande beroepsmogelijkheden. De te respecteren procedure is beschreven in het koninklijk besluit van 21 maart 2007 *betreffende het administratief afhandelen van geschillen inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit* (artikel 2 t.e.m. artikel 5);
- binnen de dertig werkdagen, over de uitvoering van de vervoersovereenkomst bedoeld in artikel 8 van de wet van 30 augustus 2013 *betreffende de hervorming van de Belgische spoorwegen* op verzoek van de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming; binnen de tien werkdagen, over de geschillen in verband met de prestatieregeling, onverminderd de bestaande beroepsprocedures, op vraag van de infrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming.

1.5 Structuur van de netverklaring

De structuur van deze netverklaring volgt de “*Network Statement Common Structure*” die is goedgekeurd door de Europese infrastructuurbeheerders die behoren tot *RailNetEurope* (zie punt 1.10), op basis van het toepasselijke rechtskader. Dit document wordt jaarlijks herzien en de recentste versie is beschikbaar op de website van *RailNetEurope* (www.rne.eu/organisation/network-statements). Het doel van deze gemeenschappelijke structuur is dat alle kandidaten en geïnteresseerde partijen dezelfde informatie op dezelfde plaats kunnen vinden in de netverklaringen van de verschillende landen.

De netverklaring is opgebouwd uit zes hoofdstukken die samen het hoofddocument vormen en bijlagen die bijkomende informatie geven:

- Hoofdstuk 1 geeft algemene informatie over de netverklaring en contactpersonen;
- Hoofdstuk 2 definieert de wettelijke vereisten en de voorwaarden voor de toegang tot het spoorwegnet;
- Hoofdstuk 3 beschrijft de belangrijkste technische en functionele kenmerken van het spoorwegnet;
- Hoofdstuk 4 bespreekt de procedure voor de capaciteitstoewijzing;
- Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de diensten die Infrabel en exploitanten van dienstvoorzieningen verbonden aan het net van Infrabel aanbieden;
- Hoofdstuk 6 gaat over de tarificatie van de aangeboden diensten.

1.6 Geldigheidsperiode en actualisatie

1.6.1 Geldigheidsperiode

Deze netverklaring geldt voor de capaciteitsaanvragen die worden ingediend voor de dienstregeling 2021 en het verkeer van de dienstregeling 2021 (van zondag 13 december 2020 tot zaterdag 11 december 2021).

1.6.2 Actualisatie

Infrabel raadpleegt de kandidaten, de spoorwegondernemingen die op de Belgische spoorweginfrastructuur rijden en het toezichthoudende orgaan over het ontwerp van de netverklaring ten laatste twee maanden voor de uiterste publicatiedatum. Zij beschikken over een termijn van één maand om hun bevindingen te formuleren.

Infrabel dient ervoor te zorgen dat de netverklaring steeds actueel is. Elke wijziging aan dit document in de loop van het jaar zal worden aangekondigd in het document “Netverklaring – Wijzigingen” op de website www.infrabel.be/nl/netverklaring. Daarnaast zijn de versies waarin de wijzigingen zichtbaar zijn (m.a.w. met *track changes*) beschikbaar op de *Business Corner*.

Bij elke belangrijke wijziging zullen de spoorwegondernemingen, de kandidaten en het toezichthoudende orgaan per brief of e-mail worden verwittigd. In de mate van het mogelijke zal Infrabel hen ook vooraf informeren tijdens één van de subgroepen van het coördinatiemechanisme, vermeld in artikel 26/3 van de Spoorcodex.

1.7 Publicatie

Conform artikel 22 van de Spoorcodex wordt de netverklaring gepubliceerd ten laatste vier maanden vóór de door de infrastructuurbeheerder vastgelegde uiterste datum van de capaciteitsaanvragen voor de spoorweginfrastructuur (zie punt 4.3.1). De publicatie van de netverklaring wordt aangekondigd door een bericht in het Belgisch Staatsblad.

De netverklaring kan elektronisch worden geraadpleegd op www.infrabel.be/nl/netverklaring en dit geheel kosteloos.

De website www.rne.eu/organisation/network-statements bevat links naar de Engelstalige versies van de netverklaring van de infrastructuurbeheerders die lid zijn van RNE, voor zover deze versies beschikbaar zijn.

De netverklaring wordt in het Nederlands, Frans en Engels opgesteld. In geval van verschil of interpretatiemoeilijkheden tussen de verschillende versies, zijn enkel de Franstalige en de Nederlandstalige versie doorslaggevend.

1.8 Contacten

1.8.1 Infrabel

Bevoegdheid	Contactgegevens
Algemene contacten netverklaring	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.424 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 23 E-mail: customercare@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Account management (Key Account Managers)	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.411 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 27 E-mail: accountmanagement@infrabel.be
Rijpadaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling op lange termijn (LT) 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE. 332 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Goederen Tel: + 32 2 432 28 44 E-mail: longterm.freight@infrabel.be Reizigers Tel: + 32 2 432 27 83 E-mail: network.passengers.path.allocation@infrabel.be
Rijpadaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling op korte termijn (KT) en rijpadaanvragen voor buitengewone vervoeren  	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.322 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: shortterm.traffic@infrabel.be bv.te@infrabel.be (buitengewoon vervoer)
Rijpadaanvragen en aanpassingen van de dienstregeling in real time (RT) 	Dienst <i>Traffic Operations</i> 10-06 I-TO.16 Barastraat 110 B-1070 Brussel E-mail: trafficcontrol.trainpathmanager@infrabel.be
Coördinatie werken Noord en Centrum	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE. 333.N Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-Mail: itms.north.center@infrabel.be
Coördinatie werken Zuid en Centrum	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.333.S Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: itms.south.center@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Nationale Coördinatiecel Werken	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.321 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: itms.national.coordination.cell@infrabel.be
Dienstvoorzieningen 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.322.C Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: your.facilities@infrabel.be
Gebruiksheffingen	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-31 I-CBE.423 Marcel Broodthaersplein 2 B-1060 Brussel E-mail : 41423.gebruiksrechtredvance@infrabel.be
Organisatie van de buitengewone vervoeren: Studies en toelatingen 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.144 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel E-mail: yourxxl@infrabel.be
TTR Pilot & One-Stop Shop (OSS) Infrabel	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.332 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 57 19 E-mail: oss-rne@infrabel.be
National TTR Manager	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.332 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 08 E-mail: thomasgerd.vanbeveren@infrabel.be
Arbitrage stiptheid	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.22 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 28 35 E-mail: arbitration_punctuality@infrabel.be

Bevoegdheid	Contactgegevens
Secretariaat van het BeheersOrgaan voor de PrestatieRegeling (BOPR)	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.22 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 525 47 93 E-mail: 533.punctualitymanagement@infrabel.be
Tractie-energie 	Directie <i>Asset Management</i> 10-40 I-AM.24 Frankrijkstraat 85 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 525 27 66 E-mail: yourpower@infrabel.be
Technische keuring van het rollend materieel (buiten rijpad) 	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.143 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 29 41 E-mail: homat@infrabel.be
Toelating van het rollend materieel (in rijpad)	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.145 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 57 48 E-mail: homat@infrabel.be
Transport van gevaarlijke goederen	Directie <i>Customer & Business Excellence</i> 10-30 I-CBE.133 Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel: + 32 2 432 29 36 Tel: + 32 2 432 29 37 E-mail: geoffrey.cambier@infrabel.be kristof.dhoker@infrabel.be

1.8.2 Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

Contactpersoon	Contactgegevens
Dhr. Serge DRUGMAND, directeur	Kruidtuinlaan 50 bus 72 B-1000 Brussel Tel: + 32 2 277 45 22 www.regul.be E-mail: info@regul.be

1.8.3 Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS)

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
Unieke veiligheids-certificaten, certificering van het personeel en van het rollend materieel	Mevr. Martine SERBRUYNS, directeur	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Tel: + 32 2 277 39 11 E-mail: info@nsarail.fgov.be

1.8.4 Minister van Mobiliteit, belast met Skeyes, de NMBS en Infrabel

Contactpersoon	Contactgegevens
Dhr. Georges GILKINET	FINTO – Kruidtuinlaan 50 B-1000 Brussel Tel: + 32 2 220 20 11 E-mail : info@gilkinet.fed.be

1.8.5 Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
Vergunningen	Dhr. Bertrand DETROUX (FR), Attaché	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid Tel: + 32 2 277 36 11 E-mail: bertrand.detroux@mobilite.fgov.be
	Dhr. Thierry DE GHELLINCK (NL), Attaché	City Atrium Vooruitgangstraat 56 B-1210 Brussel

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
		Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid Tel : + 32 2 277 36 40 / + 32 472 18 83 99 E-mail : thierry.deghellinck@mobilite.fgov.be

1.8.6 Omringende infrastructuurbeheerders

Informatie over de spoorweginfrastructuur van de omringende landen maakt eveneens het onderwerp uit van een netverklaring. Deze kan u verkrijgen op de volgende adressen:

Land	Infrastructuur-beheerder	Websites
Nederland	ProRail B.V.	www.prorail.nl https://www.prorail.nl/samenwerken/vervoerders/network-statement
Duitsland	DB Netz AG	fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/sc-hienennetz_benutzungsbedingungen
Luxemburg	Administration des Chemins de Fer (Allocation body)	railinfra.lu/index.html railinfra.lu/Document_reference/index.html
Luxemburg	Société Nationale des chemins de fer Luxembourgeois (infrastructure manager)	www.cfl.lu/ (zie netverklaring van ACF)
Frankrijk	SNCF Réseau	www.sncf-reseau.com/fr www.sncf-reseau.com/fr/documents-reference-reseau

De contactgegevens van de OSS RNE zijn terug te vinden via www.rne.eu/organisation/oss-c-oss.

1.8.7 Corridor One-Stop Shop (C-OSS)

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
RFC <i>Rhine-Alpine</i>	Mevr. Stephanie BSCHEID	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Mainzer Landstraße 203 D-60326 Frankfurt am Main Tel.: + 49 69 265 31 120 Mobile: + 49 160 97 46 75 34 Fax: + 49 69 625 30 503 E-mail : oss@corridor-rhine-alpine.eu

Bevoegdheid	Contactpersoon	Contactgegevens
		www.corridor-rhine-alpine.eu/c-oss.html
RFC <i>North Sea-Mediterranean</i>	Dhr. Jean QUAEYHAEGENS	<i>Corridor One-Stop Shop</i> 10-30 I-CBE.302 (Corridor NSM) Fonsnylaan 13 B-1060 Brussel Tel.: +32 2 432 58 95 Mobile: +32 490 47 15 22 E-mail: oss@rfc2.eu www.rfc-northsea-med.eu/en/page/capacity
RFC <i>North Sea - Baltic</i>	Mevr. Felicia RIEDL	<i>Corridor One-Stop Shop</i> Mainzer Landstraße 201-203 D-60326 Frankfurt am Main Tel.: + 49 69 265 26 778 Mobile: + 49 160 97 45 75 24 Fax: + 49 69 265 30 503 E-mail: coss@rfc8.eu rfc8.eu/corridor/organization/c-oss/

1.8.8 European Railway Agency (ERA)

Bevoegdheid	Website
Unieke veiligheidscertificaten en vergunningen voor het in de handel brengen van voertuigen	www.era.europa.eu

1.9 Internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer (*Rail Freight Corridors-RFC*)

Krachtens Verordening (EU) 913/2010 *inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer* dienden de lidstaten internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer (hierna “goederencorridors”) tot stand te brengen om de volgende doelstellingen te bereiken:

- de versterking van de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders/toewijzende instanties met betrekking tot belangrijke aspecten zoals de toewijzing van rijpaden, de invoering van interoperabele systemen en de ontwikkeling van infrastructuur;
- het vinden van het juiste evenwicht tussen goederen- en reizigersvervoer op de goederencorridors, door te zorgen voor voldoende capaciteit voor het goederenvervoer in overeenstemming met de behoeften van de markt en door ervoor te zorgen dat de gemeenschappelijke punctualiteitsdoelstellingen voor goederentreinen worden gehaald;
- de bevordering van intermodaliteit tussen spoorvervoer en andere vervoerswijzen door terminals in het corridorbeheersproces te integreren.

Infrabel is betrokken bij de onderstaande goederencorridors, aangezien deze België doorkruisen:

RFC	Lidstaten	Hoofdtraject
<i>Rhine-Alpine</i>	NL, BE, DE, IT, [CH]	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova
<i>North Sea – Mediterranean</i>	NL, BE, LU, FR, UK, [CH]	Glasgow/Edinburgh/Southampton/Felixstowe/London/Dunkerque/Lille/Liège/Paris/Amsterdam-Rotterdam-Zeebrugge/Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]/[Genève] -Marseille
<i>North Sea – Baltic°</i>	DE, NL, BE, PL, LT, LV, EE, CZ	Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warschau-Terespol (Pools-Wit-Russische grens)/Kaunas-Riga-Tallinn/Falkenberg–Praha/Wroclaw– Katowice

/ Betekent alternatieve routes.

° Zolang de Rail Baltica met een nominale spoorbreedte van 1.435 mm niet is voltooid, zullen bij de totstandbrenging en het gebruik van deze corridor de specifieke kenmerken van systemen met een andere spoorbreedte in aanmerking worden genomen.

Algemene informatie en een gedetailleerde beschrijving van de goederencorridors waarbij Infrabel betrokken is, kan op volgende websites gevonden worden:

- RFC Rhine-Alpine: www.corridor-rhine-alpine.eu
- RFC North Sea – Mediterranean: www.rfc-northsea-med.eu
- RFC North Sea – Baltic: www.rfc-northsea-baltic.eu

De specifieke regels voor deze goederencorridors zijn beschreven in het *Corridor Information Document* (CID) dat een gemeenschappelijke structuur volgt, door RNE uitgewerkt in het document “*Corridor Information Document – Common Structure*” dat zich bevindt op de website van RNE (www.rne.eu/rail-freight-corridors/corridor-information-documents).

De CID, die jaarlijks in januari gepubliceerd worden, zijn beschikbaar op volgende websites:

- RFC Rhine-Alpine: www.corridor-rhine-alpine.eu/corridor-information-platform.html
- RFC North Sea – Mediterranean: www.rfc-northsea-med.eu/en/page/corridor-information-document
- RFC North Sea – Baltic: rfc8.eu/cid/

Regels met betrekking tot de toewijzing van capaciteit (van tevoren geregelde rijpaden - *Pre-arranged Paths* - of reservecapaciteit) voor de goederencorridors bevinden zich in *Book 4* van het CID. De contactgegevens van de *Corridor One-Stop Shops* zijn terug te vinden in punt 1.8.7.

1.10 RailNetEurope – Internationale samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders



Infrabel is lid van RailNetEurope (RNE), een overkoepelende organisatie van Europese infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties. RNE bevordert het internationale spoorverkeer door de ontwikkeling van geharmoniseerde internationale bedrijfsprocessen in de vorm van templates, handboeken en richtlijnen alsook IT-tools (zie punt 1.10.2).

Meer informatie over RNE is te vinden op www.rne.eu/organisation/rne-approach-structure.

1.10.1 One-Stop Shop (OSS)

Een netwerk van *One-Stop Shops* (OSS) vertegenwoordigt de infrastructuurbeheerders in het internationale verkeer. Deze *One-Stop Shops* vormen één aanspreekpunt voor het gehele internationale traject, vanaf de eerste vragen over de toegang tot het net tot internationale aanvragen voor rijpaden en prestatiebeoordelingen na een treinrit.

Een lijst van OSS-contactpersonen in Europa is beschikbaar op www.rne.eu/organisation/oss-c-oss. De adresgegevens van de Belgische OSS zijn terug te vinden in punt 1.8.1 hierboven.

Naast de OSS bestaan er ook *Corridor One-Stop Shops* (C-OSS, zie punt 1.9) die de specifieke capaciteit op de goederencorridors toewijzen. Bijgevolg, indien een kandidaat een van tevoren geregeld rijpad of reservecapaciteit op de goederencorridors wenst te reserveren, moet hij zich richten tot de C-OSS van de betreffende goederencorridor. De contactgegevens zijn terug te vinden in punt 1.8.7 van dit document.

1.10.2 RNE-applicaties

De IT-systemen van RNE worden hieronder voorgesteld:

- *Path Coordination System* (PCS)

Voor de coördinatie van internationale rijpadaanvragen heeft *RailNetEurope* de toepassing *Path Coordination System* (PCS) ontwikkeld, die beschikbaar is op de website pcs.rne.eu en waarvan de toegang gratis is. PCS is bedoeld voor spoorwegondernemingen en andere kandidaten, infrastructuurbeheerders, toewijzende instanties en goederencorridors. Deze toepassing optimaliseert de coördinatie van internationale ritten door ervoor te zorgen dat rijpadaanvragen en -aanbiedingen geharmoniseerd zijn voor alle betrokkenen. Bovendien is PCS het enige systeem dat de kandidaten toelaat om de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors te reserveren en hun aanvragen in het kader van het pilootproject TTR in te dienen.

Een gebruikersaccount kan worden aangevraagd via de RNE PCS-ondersteuning: support.pcs@rne.eu.

- *Charging Information System* (CIS)

RailNetEurope heeft CIS (*Charging Information System* - cis.rne.eu) ontwikkeld. Het is een informatiesysteem voor gebruiksheffingen dat door de infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties ter beschikking wordt gesteld aan de kandidaten. Deze webapplicatie biedt snelle indicatieve informatie over de heffingen voor het gebruik van de Europese spoorweginfrastructuur en geeft een schatting van de prijs voor het gebruik van internationale rijpaden. Het is een overkoepelende applicatie voor de verschillende nationale infrastructuurheffingssystemen. De toegang tot CIS is gratis en zonder gebruikersregistratie.

Meer informatie is beschikbaar op bovenstaande website of kan bekomen worden bij RNE CIS Support: support.cis@rne.eu.

- *Train Information System* (TIS)

Voor het internationaal beheer van de treinen heeft *RailNetEurope* het *Train Information System* (TIS) ontwikkeld. TIS is een webapplicatie die het internationale treinbeheer ondersteunt door realtimetreingegevens over internationale treinen te leveren. De relevante gegevens worden rechtstreeks uit de systemen van Infrabel verkregen en alle informatie van de verschillende infrastructuurbeheerders wordt gecombineerd tot één traject van vertrek of

herkomst tot eindbestemming. Op deze manier kan een trein over de grenzen heen worden gevolgd van begin tot einde. Spoorwegondernemingen en terminalexploitanten kunnen ook toegang krijgen tot TIS en zich aansluiten bij de RNE TIS-adviesraad. Alle leden van deze raad verlenen alle andere leden van de raad volledige toegang tot TIS-gegevens als zij bij dezelfde treinrit betrokken zijn. Zonder deze toegang moeten er wederzijdse overeenkomsten worden gesloten tussen de spoorwegondernemingen onderling en tussen de spoorwegondernemingen en de terminalexploitanten.

De toegang tot het TIS is gratis. Een gebruikersaccount kan worden aangevraagd via RNE TIS Support: support.tis@rne.eu. Meer informatie is beschikbaar op tis.rne.eu.

1.10.3 Pilootprojecten “*Timetabling and capacity redesign*” (TTR)

RailNetEurope (RNE) en *Forum Train Europe* (FTE) werken momenteel in samenwerking met de *European Rail Freight Association* (ERFA) aan de herziening van het proces voor het opstellen van de dienstregeling en de capaciteit (TTR, *Timetabling and capacity Redesign*). TTR heeft tot doel het Europese dienstregelingssysteem te harmoniseren en te verbeteren om het concurrentievermogen van het spoorvervoer aanzienlijk te vergroten.

Zo kan bijvoorbeeld infrastructuurcapaciteit beschikbaar worden gesteld voor specifieke doeleinden en is deze gewaarborgd zodat de aangevraagde capaciteit beter afgestemd is op het effectieve gebruik van het rijpad (*rolling planning requests*).

Het TTR-project wordt in verschillende fases uitgerold. Er vinden vier pilootprojecten plaats om de TTR-componenten te testen. Infrabel maakt samen met Prorail – zijn Nederlandse tegenhanger – deel uit van het pilootproject “*Antwerp-Rotterdam*”. De pilootprojecten zijn operationeel sinds de dienstregeling 2020. Het doel hiervan is na te gaan of het nieuwe proces aan de verwachtingen beantwoordt en tevens de mogelijkheid biedt om de details verder uit te werken en eventuele aanpassingen door te voeren voor de volledige uitrol ervan in Europa.

Een beschrijving van het pilootproject “*Antwerp-Rotterdam*” is terug te vinden in punt 4.2.3. Meer informatie over het TTR-project is beschikbaar op <http://ttr.rne.eu>, alsook bij de TTR-verantwoordelijken binnen Infrabel. De contactgegevens zijn terug te vinden in punt 1.8.1.

1.11 Andere internationale samenwerkingsverbanden

In overeenstemming met artikel 7septies van de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, en gewijzigd door Richtlijn (EU) 2016/2370 neemt Infrabel deel aan het “*Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe*” (PRIME - https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/prime-news_en).

Daarnaast is Infrabel lid van:

- *European Rail Infrastructure Managers* (www.eimrail.org);
- *Union Internationale des Chemins de fer* (www.uic.org);
- *ERTMS Users Group* (www.ertms.be).

2. Toegangsvoorwaarden

2.1 Inleiding

Dit tweede hoofdstuk bespreekt de voorwaarden waaraan een kandidaat-spoorwegonderneming moet voldoen om capaciteit aan te vragen en toegang te verkrijgen tot de Belgische spoorweginfrastructuur, alsook de voorwaarden waaraan een kandidaat-niet-spoorwegonderneming moet voldoen om een capaciteitsaanvraag in te dienen. Deze voorwaarden zijn eveneens van toepassing op het Belgische deel van de goederencorridors die het Belgisch spoorwegnet doorkruisen.

2.2 Algemene voorwaarden

2.2.1 Voorwaarden om capaciteit aan te vragen

De capaciteit kan betrekking hebben op een rijpad (dienst ) of een lokale capaciteit (dienst ). De kandidaten moeten deze twee diensten zelf combineren en aparte aanvragen indienen voor elke dienst.

De spoorweginfrastructuurcapaciteit die aan een kandidaat wordt toegewezen, mag niet worden overgedragen aan een andere kandidaat of een andere dienst.

2.2.1.1 Kandidaten-spoorwegondernemingen

De kandidaten die spoorwegonderneming zijn, kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel.

De te vervullen vereisten voor een spoorwegonderneming om toegang te verkrijgen tot de Belgische spoorweginfrastructuur zijn beschreven in punt 2.2.2, waar ook meer informatie omtrent de houders van een toegangsrecht te vinden is.

2.2.1.2 Kandidaten-niet-spoorwegondernemingen

De andere kandidaten, met name de kandidaten die geen spoorwegonderneming zijn, kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel. Deze capaciteit wordt pas toegekend op voorwaarde dat er een capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3) is afgesloten met Infrabel.

Vooraleer de capaciteit kan gebruikt worden, dient de kandidaat die geen spoorwegonderneming is, conform de capaciteitsovereenkomst een spoorwegonderneming aan te duiden:

- ten laatste 7 kalenderdagen voor de eerste ritdag van het betrokken rijpad;
- ten laatste op het moment van de aanvraag van de rijpaden wanneer de eerste rit minder dan 7 kalenderdagen na de aanvraag plaatsvindt;
- volgens de regels van *het Framework for Capacity Allocation* van de goederencorridors, met betrekking tot de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit.

De kandidaat mag de aangewezen spoorwegonderneming wijzigen door een andere spoorwegonderneming aan te wijzen 7 kalenderdagen voor de eerste ritdag van het rijpad dat ze voor de kandidaat uitvoert.

2.2.2 Voorwaarden om toegang te verkrijgen tot de infrastructuur

Hebben toegang tot de spoorweginfrastructuur onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden:

- de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor de exploitatie van al haar vervoersactiviteiten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;
- elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van elk type van goederenvervoersdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die zee- en binnenhavens verbindt, en andere in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex bedoelde dienstvoorzieningen, alsmede tot infrastructuur die meer dan één eindgebruiker bedient of kan bedienen;
- elke spoorwegonderneming die gevestigd is in een lidstaat van de Europese Unie voor de exploitatie van reizigersvervoersdiensten. Dit recht omvat de toegang tot infrastructuur die de in bijlage 1, punt 2 van de Spoorcodex bedoelde dienstvoorzieningen verbindt;
- elke toeristische onderneming die ritten verricht voor toeristische doeleinden met historisch materieel en daartoe erkend is.

Om toegang te hebben tot de spoorweginfrastructuur moet een spoorwegonderneming in het bezit zijn van:

- een vergunning die bestemd is voor het type diensten dat ze aanbiedt, afgeleverd door de bevoegde overheid van een lidstaat van de Europese Unie (zie punt 2.2.3);
- een uniek veiligheidscertificaat (zie punt 2.2.4);
- beschikbare spoorweginfrastructuurcapaciteit, toegekend door de infrastructuurbeheerder of door de *Corridor One-Stop Shop* in naam van de infrastructuurbeheerder (zie hoofdstuk 4) of aangeduid zijn door een kandidaat-niet-spoorwegonderneming om diens spoorwegcapaciteit te gebruiken (zie punt 2.3.2);
- een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid (zie punt 2.2.5).

Elke spoorwegonderneming die de spoorwegcapaciteit wil gebruiken moet op voorhand een gebruiksovereenkomst afgesloten hebben met Infrabel waarin de rechten en plichten van de beide partijen worden gedefinieerd (punt 2.3.1.1).

Elke spoorwegonderneming die de lokale spoorweginfrastructuur (dienstvoorzieningen) wil gebruiken dient bovendien op voorhand een plaatselijk protocol met Infrabel afgesloten te hebben, waarin de rechten en plichten van de beide partijen worden gedefinieerd (punt 2.3.1.2).

De infrastructuurbeheerder verplaatst zich vrij, voor het onderhoud, het beheer, de vernieuwing en de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur, met naleving van de veiligheidsmaatregelen die aan elke gebruiker van de spoorweginfrastructuur worden opgelegd.

2.2.3 Vergunning

Om erkend te worden als spoorwegonderneming en om toegang te hebben tot de infrastructuur, moet men in het bezit zijn van een vergunning van spoorwegonderneming. Elke onderneming die een exploitatiezetel in België heeft, heeft het recht een vergunning aan te vragen bij de desbetreffende minister (zie punt 1.8.4). Deze vergunning is onoverdraagbaar en beschrijft het type diensten waarvoor ze geldig is. Ze is van toepassing op het gehele grondgebied van de Europese Unie.

De afgifte van de vergunning wordt vastgelegd in hoofdstuk II van Titel 3 van de Spoorcodex en in artikelen 3 en 4 van het koninklijk besluit van 16 januari 2007 *betreffende de vergunning van spoorwegonderneming*.

Alle bijkomende informatie met betrekking tot de spoorwegvergunning kan verkregen worden bij de Directie “Spoorbeleid” van het Directoraat-generaal “Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid” van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (zie punt 1.8.5).

2.2.4 Uniek veiligheidscertificaat

Conform artikel 99 van de Spoorcodex moet de spoorwegonderneming, om toegang te hebben tot de spoorweginfrastructuur, in het bezit zijn van een uniek veiligheidscertificaat dat is afgegeven door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (*European Railway Agency – ERA*) (overeenkomstig artikel 10, paragrafen 5, 6 en 7 van de Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor) of door de veiligheidsinstantie (Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor - DVIS) (conform artikel 100 van de Spoorcodex).

De aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat moet worden ingediend via het éénloketsysteem zoals bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Wanneer het exploitatiegebied van een spoorwegonderneming beperkt is tot het Belgische grondgebied, heeft de aanvrager de keuze om zijn aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat naar DVIS of naar ERA te sturen. Anderzijds, wanneer het exploitatiegebied van een spoorwegonderneming niet beperkt is tot het Belgische grondgebied, kan de aanvraag van een uniek veiligheidscertificaat enkel worden ingediend bij ERA.

Het doel van het uniek veiligheidscertificaat is aan te tonen dat de betrokken spoorwegonderneming haar veiligheidsbeheersysteem heeft opgezet en veilig kan opereren in het beoogde exploitatiegebied. Dit certificaat specificeert het type en de omvang van de spoorwegactiviteiten binnen het exploitatiegebied.

Het uniek veiligheidscertificaat wordt afgeleverd volgens de voorwaarden beschreven in de artikelen 99 tot en met 104/2 van de Spoorcodex.

Gedetailleerde informatie over het uniek veiligheidscertificaat is te vinden op de website www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en of te verkrijgen bij DVIS (zie punt 1.8.3) of het ERA (zie punt 1.8.8).

2.2.5 Dekking van verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheden van de spoorwegondernemingen worden beschreven in de gebruiksovereenkomst (bijlage B.2).

De Spoorcodex vereist een dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid:

- als voorwaarde voor het verkrijgen van een vergunning van spoorwegonderneming (artikel 13, paragraaf 1) ;
- als voorwaarde voor toegang tot de spoorweginfrastructuur (artikel 7, 4°).

Het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid is vastgesteld door het koninklijk besluit van 8 december 2013 tot vaststelling van het minimumbedrag voor de dekking van de burgerlijke aansprakelijkheid voor het rijden op de spoorweginfrastructuur. Dit bedrag is vastgesteld op 50 miljoen euro per gebeurtenis en op 70 miljoen euro per gebeurtenis voor de verlening van spoorvervoerdiensten voor reizigers en voor spoorwegondernemingen die over een uniek veiligheidscertificaat beschikken, die hen toelaat gevaarlijke goederen te vervoeren.

De verantwoordelijkheden van de kandidaten-niet-spoorwegonderneming en hun dekking worden beschreven in de capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3).

2.3 Commerciële voorwaarden

2.3.1 Contracten tussen Infrabel en de spoorwegonderneming

2.3.1.1 Gebruiksovereenkomst

Elk gebruik van de spoorweginfrastructuur door een spoorwegonderneming wordt voorafgegaan door het afsluiten van een overeenkomst tussen de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming die spoorwegvervoerdiensten verricht, waarin de respectievelijke rechten en verplichtingen van elke partij worden vastgelegd. De bepalingen van deze overeenkomst zijn niet-discriminerend, transparant en in overeenstemming met de van kracht zijnde wettelijke en reglementaire voorschriften. Naar dit contract wordt verder verwezen als “de gebruiksovereenkomst”.

De gebruiksovereenkomst bepaalt inzonderheid de nadere regels van de tenuitvoerlegging van de veiligheidsvoorschriften.

De gebruiksovereenkomst wordt afgesloten volgens de voorwaarden van artikel 23 van de Spoorcodex. De partijen kunnen het toezichthoudende orgaan om advies vragen over de verenigbaarheid van deze overeenkomst met de bepalingen van de Spoorcodex en de bijhorende KB's.

In het geval van een strijdigheid tussen een bepaling in de netverklaring en een bepaling in de gebruiksovereenkomst, is de laatstgenoemde doorslaggevend.

De algemene voorwaarden van de gebruiksovereenkomst zijn opgenomen in bijlage B.2.

2.3.1.2 Plaatselijke protocollen

De spoorwegonderneming dient met Infrabel (Manager *I-TO Area*, zie contactgegevens in bijlage D.9) een plaatselijk protocol af te sluiten voor de dienstvoorziening of de groep van dienstvoorzieningen waarin ze bewegingen wil uitvoeren.

Het plaatselijk protocol regelt de praktische modaliteiten betreffende het gebruik van de betrokken dienstvoorzieningen.

Het plaatselijk protocol beschrijft het operationeel gebruik van de lokale dienstvoorzieningen. Meer specifiek de bewuste sporen, de bewegingen (zoals in- en uitrit van de sporen) en de communicatie op het terrein. Door de ondertekening van het protocol verbindt de spoorwegonderneming zich ertoe de gebruiksvoorwaarden van deze dienstvoorziening(en) te respecteren.

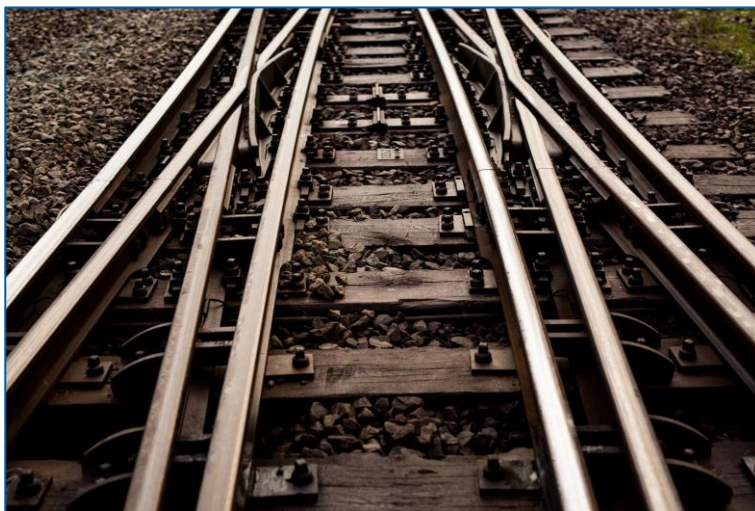
Een spoorwegonderneming mag niet op het Belgische spoornet rijden met tractiematerieel, met of zonder voertuigen, zonder een door de infrastructuurbeheerder toegewezen rijpad aan haar of aan de kandidaat-niet-spoorwegonderneming die haar heeft aangeduid.

Conform het koninklijk besluit van 23 mei 2013 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting*, kan daarvan echter afgeweken worden indien de spoorwegonderneming op voorhand ritten aanvraagt via de betrokken *I-TO Area*. De *Area* kan deze uit het oogpunt van exploitatiemogelijkheden al dan niet goedkeuren of eventuele alternatieve reismogelijkheden voorstellen. Deze ritten “buiten rijpad” vinden plaats, ofwel tussen een private spooraansluiting en een dienstvoorziening, ofwel in en tussen de dienstvoorzieningen van Infrabel om te rangeren of uit te wijken. Het plaatselijk protocol beschrijft de aanwijzingen en de te nemen (veiligheids-)maatregelen van de toegelaten reismogelijkheden, eventueel via een gedeelte van een hoofdspoor of via een lokale lijn, overeengekomen tussen beide partijen.

Het plaatselijk protocol is een afzonderlijk contract naast de gebruiksovereenkomst. Het moet te allen tijde ondergeschikt zijn aan de toepasselijke reglementering, met inbegrip van de netverklaring. Het gebruik van lokale capaciteit is onderworpen aan het behoud door de spoorwegonderneming van de gebruiksovereenkomst. Indien de spoorwegonderneming de rechten verbonden aan de gebruiksovereenkomst wordt ontnomen, dan komt er op de datum van dit verlies automatisch een einde aan het protocol.

Zowel de spoorwegonderneming als Infrabel kunnen het plaatselijk protocol opzeggen met inachtneming van een opzegtermijn van drie maanden.

Infrabel kan het plaatselijk protocol onmiddellijk opzeggen indien blijkt dat de spoorwegonderneming zich schuldig maakt aan inbreuken, ongeacht de aard of het belang van deze inbreuken, wanneer deze de veiligheid van het verkeer of de bewegingen in het gedrang brengen of kunnen brengen. Elke



intrekking gebeurt per aangetekende brief met ontvangstbevestiging, waarbij de toepassingsdatum deze is van de ontvangst van de aangetekende brief.

In geval van strijdigheid tussen de bepalingen van het plaatselijk protocol en die van de gebruiksovereenkomst, primeren de bepalingen van de laatstgenoemde, tenzij deze gebruiksovereenkomst voor onderdelen ervan anders zou bepalen of tenzij deze gebruiksovereenkomst ruimte laat voor aanvulling of verduidelijking.

Behalve indien de partijen in gezamenlijk overleg anders beslissen, blijft het plaatselijk protocol geldig als de gebruiksovereenkomst wijzigt.

Indien een bepaling van het plaatselijk protocol strijdig zou zijn met de toepasselijke reglementering met inbegrip van de netverklaring, dan zullen de partijen zo spoedig mogelijk deze bepaling vervangen door een nieuwe bepaling die deze strijdigheid opheft en het best overeenstemt met de bedoelingen van beide partijen. Het voorgaande geldt niet voor strijdigheden welke voortvloeien uit wijzigingen van de genoemde reglementering zelf, in welk geval een officiële kennisgeving door Infrabel volstaat.

Het plaatselijk protocol – opgesteld in twee exemplaren - treedt in werking op de datum van de ondertekening door de spoorwegonderneming en Infrabel.

Het eerste deel van de plaatselijke protocollen is raadpleegbaar op de *Business Corner*. Voor de opmaak van de overige delen van de plaatselijke protocollen kan een spoorwegonderneming zich wenden tot de *I-TO Area* waartoe de dienstvoorziening behoort. De adressen van de *I-TO Areas* zijn vermeld in bijlage D.9 en de grenzen van de *I-TO Areas* zijn aangeduid op de netkaart (bijlage C.1).

2.3.2 Contracten tussen Infrabel en de kandidaat-niet-spoorwegonderneming

De kandidaten-niet-spoorwegondernemingen kunnen een capaciteitsaanvraag indienen bij Infrabel.

De capaciteit wordt pas toegekend als de kandidaat een capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3) afgesloten heeft met Infrabel. De capaciteitsovereenkomst bepaalt de respectievelijke rechten en

plichten van elke partij, met name de modaliteiten met betrekking tot de aangeboden diensten en de facturatie ervan.

In het geval van een strijdigheid tussen een bepaling in de netverklaring en een bepaling in de capaciteitsovereenkomst, is de laatstgenoemde doorslaggevend.

2.3.3 Kaderovereenkomst

De kaderovereenkomst is een overeenkomst die de rechten en plichten van een kandidaat en van de infrastructuurbeheerder vastlegt en die betrekking heeft op de toe te wijzen spoorweginfrastructuurcapaciteit en de te heffen rechten voor een periode die langer is dan de geldigheidsduur van één dienstregelingstijdvak. Zij wordt gesloten volgens de voorwaarden van artikel 24 van de Spoorcodex en de Uitvoeringsverordening (EU) 2016/545 van de Commissie 7 april 2016 *betreffende procedures en criteria voor kaderovereenkomsten tot toewijzing van spoorinfrastructuurcapaciteit*.

Infrabel biedt zijn klanten momenteel geen kaderovereenkomst aan.

2.3.4 Algemene voorwaarden

Bij het opstellen van de algemene voorwaarden, die te vinden zijn in dit document en in de gebruiksovereenkomst tussen Infrabel en een spoorwegonderneming en in de capaciteitsovereenkomst tussen Infrabel en een kandidaat, heeft Infrabel zich in het bijzonder gebaseerd op de *European General Terms and Conditions* (EGTC - https://rne.eu/wp-content/uploads/E-GTC-I_Agreement_RNE-CIT_EN-FR-DE_2014-09-01.pdf).

2.4 Operationele regels

De operationele regels en maatregelen die door het treinpersoneel tijdens hun dagelijkse werkzaamheden dienen te worden gerespecteerd, zijn opgenomen in de verschillende boeken van de Reglementering en Documentatie Voor de Exploitatie van de Infrastructuur (RDEI), opgesteld door de infrastructuurbeheerder. Deze documenten kunnen geraadpleegd worden door de spoorwegondernemingen en andere kandidaten op de *Business Corner*.

De operationele maatregelen van Infrabel bestaan uit drie pijlers:

- Toezicht op de uitvoering van de treinplanning
De realtimespoorverkeersleiding houdt niet alleen in dat de uitvoering van de treinplanning wordt opgevolgd, maar ook dat er gezocht wordt naar de noodzakelijke aanpassingen aan deze planning.
- Acties bij ongevallen of incidenten
De realtimespoorverkeersleiding omvat ook:
 - het tijdig opsporen van ongevallen, incidenten en verstorende gebeurtenissen die afwijkingen van de geplande dienst kunnen veroorzaken (in of nabij de sporen);
 - het voorzien van de gevolgen van elk ongeval, incident of elke verstorende gebeurtenis;
 - eventueel de treindienst in overleg met de spoorwegondernemingen aanpassen aan de te verwachten gevolgen.
- Communicatiebeheer

De realspoorverkeersleiding behelst eveneens dat er informatie wordt uitgewisseld tussen de betrokken operationele diensten (infrastructuurbeheerder en spoorwegondernemingen).

2.5 Buitengewoon vervoer

Een buitengewoon vervoer is een vervoer waarbij:

- het materieel niet in regel is met de homologatievoorschriften en/of ;
- de lading of het materieel het Belgisch laadprofiel (in hoogte en/of breedte) overschrijdt en/of;
- de lading de toegelaten maximumlast en/of maximumlengte overschrijdt en/of;
- de lading geladen wordt op meerdere wagens.

Dergelijk transport is onderworpen aan specifieke voorwaarden. De reglementaire voorschriften die gelden voor het verkeer van buitengewone vervoeren zijn beschreven in de volgende documenten:

- RDEI 443 – *De buitengewone vervoeren*;
- RDEI 423 – *Verkeer van buitengewone vervoeren*.

Inlichtingen over de toewijzingsprocedure van capaciteit voor buitengewoon vervoer zijn terug te vinden in punt 4.7.1 en in punt 5.4.4.1 worden de diensten betreffende buitengewoon vervoer  beschreven.

De contactgegevens van het bureau dat verantwoordelijk is voor de organisatie van de buitengewone vervoeren (studies en toelatingen) zijn terug te vinden in punt 1.8.1.

2.6 Vervoer van gevaarlijke goederen

Het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor is wettelijk geregeld door het koninklijk besluit van 2 november 2017 *betreffende het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen* en door het Reglement betreffende het Internationale



spoorvervoer van gevaarlijke goederen (RID). Dit document vermeldt de gevaarlijke goederen (dat wil zeggen grondstoffen of objecten) waarvan het internationaal vervoer wordt uitgesloten en de gevaarlijke goederen waarvan het internationaal vervoer wordt gemachtigd alsook de voorwaarden opgelegd aan deze goederen.

In België is het vervoer per spoor van bepaalde gevaarlijke goederen onderworpen aan bepaalde

voorschriften vermeld in de RDEI 341 - *Treinen – Bepalingen*.

Het proces van capaciteitstoewijzing voor transport van gevaarlijke goederen wordt hernomen in punt 4.7.2. De bijbehorende diensten worden verder uitgelegd in punt 5.4.4.2.

De contactgegevens van het bevoegde bureau zijn te vinden in punt 1.8.1.

2.7 Toelating van het rollend materieel

2.7.1 Algemeenheden

Het rollend materieel dat rechtstreeks op de sporen (sporen in of buiten dienst) rijdt en/of werkt dient te beschikken over een verkeerstoelating. Voor het behalen van een verkeerstoelating wordt de conformiteit van het betrokken materieel met de hiervoor geldende wettelijke voorschriften nagegaan.

2.7.2 Toelating tot indienststelling voor het rollend materieel dat rijpaden gebruikt

Conform artikel 179/4 van de Spoorcodex mag een voertuig pas in de handel worden gebracht nadat een vergunning voor het in de handel brengen van het voertuig werd afgegeven door het Spoorwegbureau van de Europese Unie (*European Railway Agency - ERA*), overeenkomstig artikel 21, paragrafen 5, 6 en 7 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees parlement en de Raad van 11 mei 2016 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem* of door de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor (DVIS), conform artikel 179/9 van de Spoorcodex.

De vergunningsaanvraag moet worden ingediend via het éénloketsysteem zoals bedoeld in artikel 12 van Verordening (EU) 2016/796 *betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie*. Wanneer het gaat om rollend materieel waarvan het gebruiksgebied beperkt is tot het Belgisch grondgebied, heeft de aanvrager, overeenkomstig artikel 179/9 van de Spoorcodex, de keuze zijn vergunningsaanvraag naar DVIS of het ERA te zenden. Wanneer daarentegen het gebruiksgebied van het rollend materieel niet beperkt is tot het Belgisch grondgebied, kan de vergunningsaanvraag enkel bij het ERA worden ingediend.

De vereisten opgenomen in het koninklijk besluit van 6 december 2020 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van rijpaden* zijn terug te vinden op de website van Infrabel (www.infrabel.be/nl/Spoorwegondernemingen#toelating-van-het-rollend-materieel) of op de *Business Corner*.

In overeenkomst met artikel 8 van de Spoorcodex, stelt de infrastructuurbeheerder in het kader van de toelating tot indienststelling van rollend materieel dat gebruik maakt van rijpaden de spoorweginfrastructuur ter beschikking van de aangemelde en aangewezen instanties (zie https://mobilit.belgium.be/nl/spoorwegverkeer/professionals/aangewezen_instanties_debo_en_aangemelde_instanties_nobo) en spoorwegondernemingen voor het uitvoeren van geplande materiaaltesten in overeenstemming met de bepalingen van titel 6 van de Spoorcodex en in overeenstemming met de veiligheidsvoorschriften.

Wanneer er test nodig zijn om documenten te verkrijgen ter staving van de technische compatibiliteit bedoeld in artikel 21, paragraaf 3, b) en d) van de Richtlijn (EU) 2016/797, in het kader van de vergunningen voor het in de handel brengen van een voertuig, doet de infrastructuurbeheerder, in overleg met de aanvrager, al het mogelijke om eventuele tests binnen een termijn van drie maanden na ontvangst van de volledige aanvraag te laten plaatsvinden (artikel 179/6 van de Spoorcodex) en dit onverminderd artikel 8.

Voorts mag de spoorwegonderneming, onverminderd artikel 8 van de Spoorcodex, voor de toepassing van artikel 179/12, paragraaf 1 van de Spoorcodex, d.w.z. in het kader van de controles die een infrastructuurgebruiker moet uitvoeren alvorens een voertuig te gebruiken in het specifieke gebruiksgebied dat in de vergunning voor het in de handel brengen is vermeld, tests uitvoeren in samenwerking met de infrastructuurbeheerder.

Om deze testritten uit te voeren - op een infrastructuur buiten commerciële dienst - moet een heffing worden betaald aan de infrastructuurbeheerder (zie punt 6.3.1.3.2).

2.7.3 Technische keuring van rollend materieel ingezet voor ritten zonder het gebruik van rijpaden

De infrastructuurbeheerder is belast met de technische keuring van rollend materieel ingezet voor ritten zonder het gebruik van rijpaden op zijn spoorweginfrastructuur, conform het koninklijk besluit van 23 mei 2013 *tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting*. In het kader hiervan ontwikkelde Infrabel de dienst  .

Meer informatie over deze dienst is beschikbaar in punt 5.5.3.

Verdere inlichtingen zijn te bekomen bij DVIS (zie punt 1.8.3), bij het ERA (zie punt 1.8.8) of bij Infrabel (zie punt 1.8.1).

2.8 Certificering van het boordpersoneel en van de treinbestuurders

2.8.1 Wettelijk kader

De wetgeving die van toepassing is, wordt hernomen:

- in de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 *betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Besluit 2012/757/EU*;
- in de wet van 30 augustus 2013 *houdende de Spoorcodex*;
- in het koninklijk besluit van 22 juni 2011 *betreffende de vergunning voor treinbestuurders en de registers van vergunningen en bevoegdheidsbewijzen*;
- in het koninklijk besluit van 12 september 2011 *betreffende de verlening van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en de erkenning van opleidingscentra*.
De lijst van opleidingscentra kan via volgende link teruggevonden worden: mobiliteit.belgium.be/nl/Resources/publicaties/spoorvervoer/pub_dvis_certificering_opleidingscentra.jsp;
- in het koninklijk besluit van 9 augustus 2020 *tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel en op het personeel van de met het onderhoud belaste entiteiten*, dat het koninklijk besluit van 9 juli 2013 *tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel* intrekt;
- in het koninklijk besluit van 30 juli 2018 *tot bepaling van de regels met betrekking tot medische onderzoeken en bedrijfspsychologische onderzoeken voor treinbestuurders en van de criteria voor erkenning van centra belast met deze onderzoeken*.

2.8.2 Talenkennis van de treinbestuurders: afwijking

Alle verrichtingen in verband met het gebruik van de spoorweginfrastructuur worden uitgevoerd in één van de door Infrabel aangegeven talen, in het algemeen is dit in het Frans in het Waals Gewest of in het Nederlands in het Vlaams Gewest en in één van deze twee talen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Conform Verordening (EU) 2019/554 *tot wijziging van bijlage VI bij richtlijn 2007/59/EG* moet

elke treinbestuurder die op de Belgische spoorweginfrastructuur rijdt, kunnen lezen, schrijven, mondeling en schriftelijk begrijpen en communiceren in de taal van het Gewest waarin hij rijdt, in overeenstemming met de vereisten voor niveau B1 van het gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen. Bijlage C.8 geeft een overzicht van de eentalige en tweetalige seinposten, evenals de bijzondere situaties.

Op een baanvak tussen de grenzen en de stations die dicht bij de grenzen liggen en bestemd zijn voor grensoverschrijdende bewegingen waarbij Frans of Nederlands de enige voertaal is, kan een spoorwegonderneming voor haar treinbestuurder(s) een afwijking aanvragen bij Infrabel, op voorwaarde dat zij maatregelen voorstelt ter compensatie voor de ontoereikende talenkennis van de treinbestuurder(s) ten opzichte van niveau B1.

Om deze afwijking te verkrijgen, moet de spoorwegonderneming aan de hand van een risicoanalyse waarbij het GAME-beginsel (*Globalement Au Moins Equivalent / Overall At Least Equivalent*) wordt toegepast, aantonen dat de compensatiemaatregelen toereikend zijn om een gelijkwaardig veiligheidsniveau te garanderen.

Infrabel zal de geschiktheid en de sufficiëntie van de voorgestelde maatregelen beoordelen en zal bij weigering, binnen een redelijke termijn, een gemotiveerd antwoord formuleren.

Als Infrabel bij een controle vaststelt dat een treinbestuurder van de spoorwegonderneming aan dewelke de afwijking werd toegekend, zich niet houdt aan de compensatiemaatregelen die zijn opgelegd om het taalgebrek te verhelpen, behoudt Infrabel zich het recht voor om de toegekende afwijking op te schorten voor de tijd die de spoorwegonderneming nodig heeft om bijsturingsmaatregelen te nemen.

De opschorting eindigt wanneer de spoorwegonderneming Infrabel in kennis stelt van de genoemde bijsturingsmaatregelen en bewijst dat deze zijn uitgevoerd.

In geval van recidive behoudt Infrabel zich echter het recht voor om, als opnieuw wordt vastgesteld dat een door de spoorwegonderneming voorziene maatregel ter compensatie van het taalgebrek niet wordt nageleefd, de aan de spoorwegonderneming toegestane afwijking in dit geval definitief in te trekken.

3. Infrastructuur

3.1 Inleiding

De punten 3.2 tot en met 3.5 van dit hoofdstuk beschrijven de functionele en technische kenmerken van de door Infrabel geëxploiteerde spoorweginfrastructuur. De punten 3.6 en 3.7 gaan over de dienstvoorzieningen die al dan niet door Infrabel worden geëxploiteerd. Ten slotte worden in het punt 3.8 enkele moderniseringsprojecten van Infrabel besproken.

Gezien de hoeveelheid informatie in dit hoofdstuk en rekening houdend met de voortdurende evolutie van de infrastructuurkenmerken, is het mogelijk dat bepaalde passages in dit hoofdstuk niet up-to-date zijn en dat er af en toe verschillen zijn tussen de beschrijving in dit hoofdstuk en de werkelijkheid. In dat geval kunnen de kandidaten verduidelijking vragen bij Infrabel en verbindt het zich ertoe om, indien nodig, de genoemde beschrijving zo snel mogelijk bij te werken.

Informatie betreffende de spoorweginfrastructuur op Europees niveau is terug te vinden in het infrastructuurregister (RINF). Dit infrastructuurregister is voorzien in de Richtlijn 2016/797 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie* die de Richtlijn 2008/57 intrekt en in artikel 211 van de Spoorcodex. Aan dit register is het beginsel gekoppeld dat de belangrijkste kenmerken van de Europese spoorweginfrastructuur transparant moeten zijn. Deze applicatie, die toegang geeft tot de gegevens van de nationale infrastructuurregisters, werd opgezet en wordt beheerd door het Spoorwegbureau van de Europese Unie. Het is beschikbaar via rinf.era.europa.eu/rinf.

3.2 Omvang van het net

3.2.1 Limieten

De spoorweginfrastructuur wordt beschreven als het geheel van elementen bedoeld in bijlage 23 van de Spoorcodex.

De kaart van de Belgische spoorweginfrastructuur (bijlage C.1) geeft een overzicht van het net. Bijlage D.1 bevat de benaming van de lijnen, hun belangrijkste kenmerken en hun bijzonderheden.

Hoewel ze deel uitmaken van de Belgische spoorweginfrastructuur, mogen onderstaande voorzieningen niet door een spoorwegonderneming worden gebruikt:

- de sporen buiten dienst;
- de aansluitingen op de voorzieningen van de technische diensten van Infrabel;
- de aansluitingen op de voorzieningen van de technische diensten van een andere spoorwegonderneming ;
- de voorzieningen waarvoor Infrabel een bezettingstoelating heeft gegeven;
- de sporen voorbehouden voor de technische diensten van Infrabel, een spoorwegonderneming of elke andere onderneming.

3.2.2 Verbonden spoorwegnetten

De Belgische spoorweginfrastructuur geeft toegang tot de spoorweginfrastructuren van de buurlanden. De grenspunten en de aangrenzende infrastructuurbeheerder worden vermeld in bijlage D.3. In punt 1.8.6 zijn linken naar de websites van de aangrenzende infrastructuurbeheerders terug te vinden.

Punt 3.7 van dit document bevat informatie over de dienstvoorzieningen die door derden worden geëxploiteerd.

3.3 Beschrijving van het net

3.3.1 Geografische beschrijving

3.3.1.1 Typologie van de lijnen

De kaart van de Belgische spoorweginfrastructuur (bijlage C.1) toont een overzicht van de verschillende lijnen, terwijl de enkelspoor- en dubbelspoorbaanvakken en de baanvakken met meer dan twee sporen vermeld staan in bijlage D.2.

3.3.1.2 Spoorbreedte

Alle sporen van de Belgische spoorweginfrastructuur hebben een standaardspoorbreedte van 1,435 m. De details betreffende de spoorbreedte zijn beschreven in UIC Fiche 510 *Wagons - Loopwerk - Normalisering* en de RDEI 121 - *Sporen, vrijruimteprofiel en kunstwerken*.

3.3.1.3 Stations en knooppunten

De stations zijn opgelijst in bijlage D.6. Bijlage E.1 geeft de afstand tussen de stations en de knooppunten voor elke lijn of referentie. Aan de hand van de kaart van de Belgische spoorweginfrastructuur (bijlage C.1) kan men deze stations en knooppunten lokaliseren.

3.3.2 Karakteristieken

3.3.2.1 Vrijruimteprofiel

De begrippen met betrekking tot het vrijruimteprofiel en het laadprofiel komen aan bod in de RDEI 121 - *Sporen, vrijruimteprofiel en kunstwerken*. Bij overschrijding van het Belgisch laadprofiel is er sprake van buitengewoon vervoer. Bijkomende informatie over buitengewone vervoeren is terug te vinden in:

- de RDEI 423 – *Verkeer van buitengewone vervoeren*;
- de RDEI 443 - *De buitengewone vervoeren*.

De Europese norm EN15273 bevat de regels voor de (interoperabele) gabarieten G1, GA, GB en GC voor wat betreft de hoge delen en de gabarieten GI1 en GI2 voor wat betreft de lage delen.

Op het Infrabelnetwerk zijn de gabarieten BE1, BE2, BE3 en BE4 van toepassing (zie norm EN15273).

De lijsten 14a en 14b van het RIEI zijn kaarten over het intermodaal transport, die de codificatie bevatten van het gecombineerd vervoer dat toegelaten wordt op de Belgische spoorweginfrastructuur. Deze kaarten zijn terug te vinden in bijlage C.2 van deze netverklaring.

Wat betreft de belasting, is het net toegankelijk voor lasten D4.

De hogesnelheidslijnen zijn geschikt voor volgende aslasten en snelheden:

- maximum 22,5 ton per as voor snelheden tot 200km/u;
- maximum 20 ton per as voor snelheden tot 250km/u;
- maximum 17 ton per as voor snelheden tot 300km/u.

3.3.2.2 Toegelaten last van de treinen

3.3.2.2.1 Toegelaten lasten

Overeenkomstig de Uitvoeringsverordening (EU) 2019/773 van de Commissie van 16 mei 2019 *betreffende de technische specificaties inzake interoperabiliteit van het subsysteem exploitatie en verkeersleiding van het spoorwegsysteem in de Europese Unie* moeten de maximaal toegelaten lasten met betrekking tot het voorgenomen route voortaan door de spoorwegondernemingen worden berekend en gecontroleerd en dit onder de uitsluitende verantwoordelijkheid van de spoorwegondernemingen.

3.3.2.2.2 Last per strekkende meter

De informatie met betrekking tot de last per strekkende meter staat in de RDEI 443 - *De buitengewone vervoeren*.

3.3.2.3 Hellingen

Zowel de hellingen als de hoogte van de stations en de knooppunten zijn aangeduid op de lengteprofielen. De bijzondere voorschriften die van toepassing zijn voor de hellingen van lijn 36 tussen Luik-Guillemains en Ans staan in de RDEI 442 – *Het besturen*.

De kandidaten kunnen de lengteprofielen raadplegen via de *Business Corner (Draw In)*.

3.3.2.4 Snelheid

Bijlage D.1 bevat de refertesnelheid van de lijnen.

De door de seininrichting toegelaten snelheden worden in detail vermeld op de Schematische Seininrichtingsplannen. De kandidaten kunnen deze plannen raadplegen via de *Business Corner (Draw In)*.

De infrastructuurbeheerder kan striktere of minder strikte snelheden opleggen op basis van de exploitatiemogelijkheden of om technische redenen.

3.3.2.5 Maximale lengte van de trein

De lengte van de reizigerstreinen is als volgt beperkt:

- getrokken stellen: 430 m of 16 voertuigen;
- motorstellen: 12 rijtuigen;
- hogesnelheidstreinen: 18 rijtuigen.

De lengte van de goederentreinen is in principe beperkt tot 750 m, (sleep)locomotief(ven) inbegrepen. Elke lengte die meer bedraagt dan 650 m moet in elk geval goedgekeurd worden door de infrastructuurbeheerder. Het rijpad zal dan worden toegewezen op basis van de kenmerken van de infrastructuur en de robuustheid.

De infrastructuurbeheerder kan minder of meer beperkende lengtes opleggen op basis van de exploitatiemogelijkheden of om technische redenen. De gedetailleerde regels zijn beschreven in de RDEI 141 - *Exploitatiebijzonderheden met betrekking tot treinen en gelijkgesteld verkeer van kracht op het geheel van het net*.

Bijlage D.4 bevat de lengte van de perrons in de reizigersstations. De lengte van de kruis- en wijksporen staat in bijlage D.2.

3.3.2.6 Geëlektrificeerde lijnen

Het systeem van de elektrische voeding is beschreven in de RDEI 123 - *Vaste installaties van de elektrische tractie – De bovenleiding*.

De meeste lijnen van de Belgische spoorweginfrastructuur zijn geëlektrificeerd met 3 kV gelijkspanning. Enkele lijnen zijn geëlektrificeerd met 25 kV – 50 Hz. De lijn 24 is geëlektrificeerd met 15 kV tussen Montzen en de Duitse grens. De technische netkaart (bijlage C.3) geeft een overzicht van de geëlektrificeerde lijnen en van de bovenleidingspanning. De details zijn raadpleegbaar in bijlage D.1.

De kaart in bijlage C.4 geeft de maximale stroomsterkte die door een trein mag worden afgenomen op elke lijn of baanvak.

Infrabel stelt de spoorwegonderneming installaties 3 kV ter beschikking voor de voorverwarming van de treinstellen. Deze dienst wordt uitgelegd in punt 5.4.3.

3.3.3 Verkeerscontrole- en communicatiesystemen

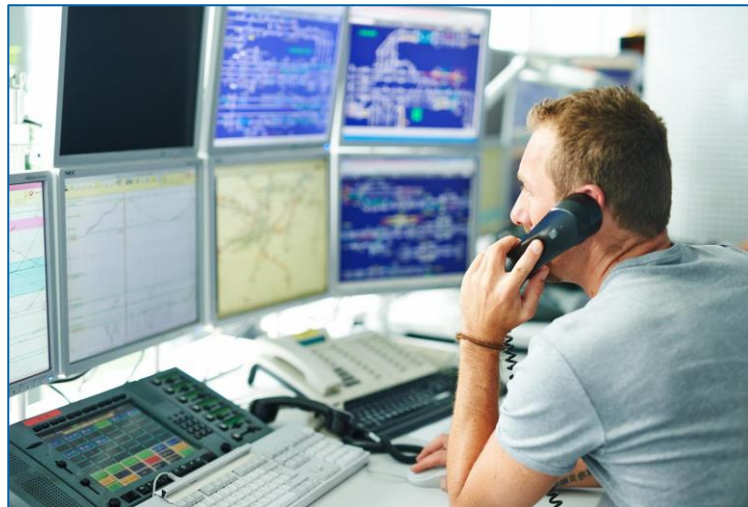
3.3.3.1 Seininrichtingssystemen

Alle lijnen van de Belgische spoorweginfrastructuur zijn uitgerust met seinen langs het spoor, behalve indien anders vermeld op de kaart in bijlage C.5. De verschillende seininrichtingssystemen zijn beschreven in het deel 1 van de RDEI – *Karakteristieken van het net*, meer bepaald Boek 13 – *Seininrichting* en het deel 3 van de RDEI - *Technische specificaties en operationele procedures*.

Bijlage D.1 vermeldt de bijzonderheden van de lijnen inzake seininrichting.

3.3.3.2 Verkeerscontrolesystemen

Het verkeersleidingscentrum (*Traffic Control*) heeft als doel de treinen in real time op het volledige net te volgen en corrigerende maatregelen te nemen in geval van storingen. Het is uitgerust met hoogstaande technologische systemen, zoals bv. de grafische schermen die een volledig overzicht geven van alle treinlijnen en zich automatisch in real time aanpassen, alsook met de modernste communicatiemiddelen.



De verkeerscontrolesystemen worden hernomen in de verschillende boeken van de RDEI.

3.3.3.3 Communicatiesystemen

Het Belgische spoorwegnet is uitgerust met *GSM for Railways* (GSM-R). Het is een gestandaardiseerd, internationaal, digitaal radiocommunicatiesysteem binnen Europa met als doel de interoperabiliteit tussen de spoorwegnetten te vergroten, volgens de Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 *betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie*.

Het GSM-R-netwerk moet gebruikt worden voor alle veiligheidscommunicaties tussen de treinbestuurder en *Traffic Control*. GSM-R is beschikbaar op alle lijnen van het Infrabelnetwerk.

Het ondersteunt de spraak- en datadiensten en biedt radio-ondersteuning voor het Europese seinstelsel “ETCS (*European Train Control System*) level 2”. “ETCS level 2” wordt gebruikt op de hogesnelheidslijnen L3 en L4. Infrabel is gestart met de ontplooiing van dit seininrichtingssysteem op het conventionele net. Dit systeem wordt momenteel getest op een deel van L73.

Om toegang te krijgen tot het GSM-R-netwerk van Infrabel, moet het materieel uitgerust zijn met een GSM-R-cabineradio, gecertificeerd conform de nationale vereisten en een Infrabelsimkaart of een simkaart van een andere infrastructuurbeheerder waarvan het GSM-R-netwerk gekoppeld is aan het *UIC GSM-R ENIR Overlay Network*. Zeventien infrastructuurbeheerders maken deel uit van dit netwerk: Oostenrijk, België, Zwitserland, Tsjechië, Duitsland, Denemarken, Spanje, Frankrijk, Italië, Noorwegen, Nederland, Zweden, Slowakije, Groot-Brittannië, Slovenië, Hongarije en Luxemburg. Een overzicht van de roamingmogelijkheden tussen de verschillende GSM-R-netwerken is terug te vinden in bijlage E.4.

De simkaart moet geconfigureerd zijn conform de EIRENE-normen (*European Integrated Railway Radio Enhanced Network*). Om een Infrabelsimkaart te verkrijgen, moet de spoorwegonderneming zich richten tot haar *Key Account Manager*. Bij haar aanvraag dient de spoorwegonderneming te preciseren voor welk materieel de simkaart bestemd is. De Infrabelsimkaarten voor cabineradio's zijn gratis.

Het GSM-R-netwerk mag niet worden gebruikt voor andere doeleinden dan de bovengenoemde veiligheidscommunicatie of ETCS-communicatie.

De breedbandnetwerken van de operatoren van publieke mobiele netwerken en die van GSM-R bestaan naast elkaar in de 900 MHz-band. Sinds 1 augustus 2019 (en 31 juli 2020 voor de lijnen met “ETCS niveau 2”) bestaat er een verhoogd risico op interferentie, ten gevolge van een beslissing van het Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie (BIPT). Infrabel moedigt de spoorwegondernemingen daarom aan de radio-ontvangers aan boord van hun treinen bestand te maken tegen interferentie door middel van *improved receivers* en/of filters voor de Cabine Radio en EDOR Radio. Op Europees vlak werden eveneens de nodige initiatieven genomen en is er met de TSI CCS (*Control Command and Signalling* – Verordening EU 2016/919) een wetgevend kader om deze apparatuur aan boord te verplichten voor nieuw rollend materieel of bij belangrijke wijzigingen ervan. Indien deze apparatuur nog niet geïnstalleerd werd aan boord van het rollend materieel, dient de betreffende spoorwegonderneming aan Infrabel te melden welke maatregelen inzake interferentie zij genomen heeft.

Onverminderd andere bepalingen nemen de aanvragers van toelatingen voor indienststellingen en de spoorwegondernemingen de nodige beschikkingen zodat GSM-R-boorduitrusting, zowel voor vocale transmissie als voor transmissie van gegevens nodig voor verkeer in ETCS niveau 2 FS, voldoet aan de normen ETSI TS 102 933-1 (versie 2.1.1 of hoger) en TS 102 933-2 (versie 2.1.1 of hoger).

3.3.3.4 Hulpmiddelen bij het besturen en stuurpostseininrichtingsystemen

De hulpmiddelen bij het besturen zijn beschreven in de RDEI 133 – *Hulp bij het besturen*.

Kaart C.5 in bijlage geeft een overzicht van de locaties van de hulpmiddelen bij het besturen en de stuurpostseininrichtingsystemen en bijlage D.1 bevat de details ervan.

De stand van zaken omtrent de uitrusting van het net met ETCS staat in bijlage C.6.

3.4 Verkeersbeperkingen

3.4.1 Gespecialiseerde infrastructuur

De beperkingen die gelden voor het verkeer op bepaalde lijnen staan vermeld in de RDEI 142 – *Exploitatiebijzonderheden die geldig zijn in bepaalde installaties en op bepaalde lijngedeelten*. De

bijzondere voorschriften die van toepassing zijn op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen, staan vermeld in bijlage D.10.

De lijst met de lijnen die specifiek voor goederenvervoer zijn, is terug te vinden in bijlage B.4.

Er is geen voorbestemde hoofdlijn. De lijnen met een nummer groter dan 200 krijgen de benaming “industriële lijnen” en worden voor goederenverkeer gebruikt.

3.4.2 Milieubeperkingen

3.4.2.1 Algemene principes

In het kader van de naleving van de Europese of Belgische wetgeving (op federaal of regionaal niveau) gelden voor de kandidaten bepaalde milieubeperkingen. Bovendien kunnen bepaalde beperkingen voortvloeien uit milieuovereenkomsten met de autoriteiten en uit milieu- en bouwvergunningen.

De belangrijkste milieubeperkingen hebben betrekking op geluid, trillingen en bodemverontreiniging. Zij hebben betrekking op hetzij het rollend materieel, hetzij het gebruik van de infrastructuur. In het algemeen moet de milieuhinder tot een minimum worden beperkt.

3.4.2.2 Geluid en trillingen

Conform Verordening (EU) Nr. 1304/2014 van de Commissie van 26 november 2014 *betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem “rollend materieel — geluidsemissies”* (TSI Geluid) worden op 8 december 2024 de stillere routes (*quieter routes*) van kracht. De betrokken baanvakken op het Infrabelnetwerk zijn gepubliceerd op de website van het *European Union Agency for Railways* en zijn beschikbaar op www.era.europa.eu/content/noise-tsi-quieter-routes. De spoorwegondernemingen zullen moeten voldoen aan de uit deze Verordening voortvloeiende verplichtingen.

In het algemeen wordt sterk aanbevolen om de locomotieven uit te schakelen als ze stilstaan.

3.4.2.3 Bodemverontreiniging

Het tanken mag enkel gebeuren in de installaties en op de platformen die door Infrabel geëxploiteerd worden of in private bevoorradingsinstallaties van andere exploitanten (zie bijlage D.8 en E.2)

Op de platformen die door Infrabel geëxploiteerd worden, zijn de sporen met speciale bodembescherming uitgerust om het bijvullen van brandstof voor diesellocomotieven door tankwagens toe te kunnen laten. Met deze bodembescherming wil Infrabel elke vorm van eventuele bodemverontreiniging voorkomen. Door het ondertekenen van het plaatselijk protocol (zie punt 2.3.1.2) verbindt de spoorwegonderneming zich ertoe de gebruiksvoorwaarden van dit tankplatform te respecteren op een wijze waarbij elke vorm van bodemverontreiniging als gevolg van het bijvullen van brandstof wordt vermeden. De spoorwegonderneming die gebruik maakt van het tankplatform voorbehouden voor de bevoorrading van diesel door tankwagens, zal aansprakelijk gesteld worden voor iedere bodemvervuiling veroorzaakt door deze bevoorrading en waarborgt Infrabel voor de schadelijke gevolgen ervan.

3.4.2.4 Transmissie van informatie aan de overheid

Om te voldoen aan wettelijke verplichtingen en andere verbintenissen met de overheid, alsmede ten behoeve van de uitvoering van de beheersovereenkomst dient Infrabel bepaalde gegevens over het gebruik van zijn spoorweginfrastructuur mee te delen aan verschillende overheden, zonder hierbij afbreuk te doen aan het respect voor de vertrouwelijkheid van de gegevens.

Ter beperking van de administratieve lasten voor spoorwegondernemingen zal Infrabel daarbij zoveel mogelijk gebruik maken van gegevens die reeds voor andere doeleinden zijn verzameld en opgenomen in Infrabel-systemen. Alleen voor gegevens die het zelf niet heeft kunnen verzamelen zal Infrabel een aanvullende opgave van de spoorwegondernemingen vragen.

Infrabel zal de spoorwegondernemingen, in alle gevallen waarin het gaat om rapportages die voor de overheid bestemd zijn, en waar Infrabel op basis van de beschikbare gegevens niet alle benodigde gegevens kan leveren, de spoorwegonderneming verzoeken om de gegevens te corrigeren of aan te vullen.

De spoorwegonderneming is verplicht binnen de gestelde reactietermijn de aanvullingen en correcties aan te leveren, zodat Infrabel en de spoorwegonderneming aan de voorwaarden uit vergunningen dan wel wetgeving of nadere verbintenissen met de overheid kan voldoen.

3.4.3 Gevaarlijke goederen

De voorschriften die gelden voor het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen staan in het koninklijk besluit van 2 november 2017 *betreffende het vervoer per spoor van gevaarlijke stoffen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen*, gewijzigd door het koninklijk besluit van 7 april 2019 *tot wijziging van bijlage 3 bij het koninklijk besluit van 2 november 2017* (hierboven vermeld) en in het Reglement betreffende het Internationaal spoorvervoer van gevaarlijke goederen (RID).

De maatregelen die genomen moeten worden in geval van een ongeval waarin één of meerdere RID-wagon(s) betrokken is (zijn), worden besproken in de RDEI 352 – *Ongevallen, incidenten en in nood verkeren*.

Het vervoer van gevaarlijke goederen is verboden op bepaalde lijnen. De details zijn terug te vinden in bijlage D.1.

3.4.4 Tunnels met beperkingen

De tunnels op het net zijn terug te vinden op de technische netkaart (bijlage C.3).

De beperkingen die gelden voor het verkeer in de tunnels op bepaalde lijnen staan in de RDEI 142 – *Exploitatiebijzonderheden die geldig zijn in bepaalde installaties en op bepaalde lijngedeelten*. De bijzondere voorschriften die gelden op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen worden beschreven in bijlage D.10.

3.4.5 Bruggen met beperkingen

De mobiele bruggen op het net zijn terug te vinden op de technische netkaart (bijlage C.3).

De sluitingsuren van deze bruggen voor het treinverkeer zijn beschikbaar bij de infrastructuurbeheerder. Bijlage D.10 bevat de bijzondere voorschriften die gelden op bepaalde lijnen en voor bepaalde voertuigen.

3.5 Beschikbaarheid van de infrastructuur

De infrastructuur kan onbeschikbaar worden verklaard om Infrabel toe te laten het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de modernisering ervan uit te voeren. Uitgebreide informatie over dit onderwerp is terug te vinden in punt 4.5.

3.6 Dienstvoorzieningen

Dit punt vermeldt de dienstvoorzieningen die door de infrastructuurbeheerders kunnen geëxploiteerd worden in overeenstemming met de Richtlijn 2012/34/EU, en waartoe hun spoornetten toegang verlenen. Infrabel exploiteert enkele van deze voorzieningen.

Voor de dienstvoorzieningen die door derden worden geëxploiteerd, zie punt 3.7 hieronder.

Bijlage E.2 geeft een overzicht van de dienstvoorzieningen van alle exploitanten.

De toegang tot de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze voorzieningen worden verder besproken in hoofdstuk 5.

3.6.1 Reizigersstations

Infrabel exploiteert de reizigersstations niet.

In overeenstemming met bijlage 23 van de Spoorcodex, maken de perrons daarentegen deel uit van de infrastructuur van Infrabel, aan wie toegang tot de perrons dient gevraagd te worden via een capaciteitsaanvraag. Bijlage D.4 bevat de stations die uitgerust zijn met reizigersperrons, alsook de lengte van deze perrons.

3.6.2 Terminals voor het goederenverkeer

Infrabel exploiteert geen goederenterminals.

3.6.3 Rangeer- en vormingsstations

Infrabel exploiteert verschillende bundels voor het vormen en rangeren van treinen, alsook voor het parkeren van rollend materieel.

De lijst van deze bundels is terug te vinden in bijlage E.2 van dit document. De technische uitrusting is opgenomen in bijlage F.1 en bijlage D.7 toont de openingstijden van de bundels.

Voor toegang tot de bundels is de voorafgaande ondertekening van een lokaal protocol vereist (zie punt 2.3.1.2).

3.6.4 Bundels voor het parkeren

Zie punt 3.6.3.

3.6.5 Installaties voor onderhoud

Infrabel exploiteert geen installaties voor onderhoud van het rollend materieel.

3.6.6 Technische voorzieningen

Infrabel stelt verschillende technische voorzieningen ter beschikking van de spoorwegondernemingen (en in het bijzonder de bundels). De lijst van die voorzieningen en de plaats waar ze zich bevinden is vermeld in bijlage F.1.

3.6.7 Zee- en binnenhavenvoorzieningen

Infrabel exploiteert geen voorzieningen in de zee- en binnenhavens.

3.6.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

Infrabel beschikt niet over hulp- en ondersteuningsvoorzieningen.

3.6.9 Tankvoorzieningen

Infrabel stelt aan de spoorwegondernemingen tankplatformen ter beschikking, al dan niet uitgerust met een vaste tankinstallaties geëxploiteerd door een derde. Deze staan vermeld in bijlage D.8.

3.7 Niet door Infrabel geëxploiteerde dienstvoorzieningen

Zowel de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex als de uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 leggen de exploitanten van dienstvoorzieningen verbonden aan het Infrabel-net en/of de dienstverleners in deze voorzieningen op om informatie te verstrekken over de voorwaarden en de tarieven voor de toegang tot hun voorzieningen, alsook voor het verlenen van diensten.

Deze informatie dient opgenomen te worden in de netverklaring van Infrabel, eventueel via een link naar een website (eigen website of een common portal) waar deze informatie gratis ter beschikking wordt gesteld.

Om de exploitanten van dienstvoorzieningen en dienstverleners te ondersteunen voor de beschrijving van hun voorzieningen en/of prestaties, heeft de spoorwegsector een template ontwikkeld die alle voorwaarden van de voorgenoemde uitvoeringsverordening weerspiegelt. Deze template mag gebruikt worden door de exploitanten en dienstverleners, als ze dat wensen. Deze template is beschikbaar in het Engels, Nederlands en Frans. De publicatie van de informatie dient te gebeuren in twee talen van de Europese Unie.

- [*Gemeenschappelijke template voor dienstvoorzieningen \(NL\)*](#)
- [*Modèle commun applicable aux installations de service \(FR\)*](#)
- [*Common template for service facility information \(ENG\)*](#)

Infrabel nodigt de exploitanten van de dienstvoorzieningen verbonden aan het Belgische spoorwegnet en de dienstverleners uit om hun informatie te sturen naar customercare@infrabel.be.

Infrabel is niet verantwoordelijk voor de informatie aangeleverd door exploitanten of dienstverleners.

Bijlage E.2 geeft een overzicht van de dienstvoorzieningen die geëxploiteerd worden door derden.

3.8 Ontwikkeling van de infrastructuur

Infrabel moderniseert voortdurend zijn infrastructuur, inclusief de lokale infrastructuur. De huidige en toekomstige projecten omvatten het GEN-project, dat het toenemende verkeer van en naar Brussel moet opvangen, projecten met als einddoel de intermodaliteit zee-spoor in de belangrijkste havens te bevorderen, ... Deze verschillende projecten staan beschreven op de website www.infrabel.be.

De communicatiekanalen tussen Infrabel en zijn klanten m.b.t. de werken (of de tijdelijke capaciteitsbeperkingen) zijn terug te vinden in de punten 4.5 en 4.9.3.

4. Toewijzing van de capaciteit

4.1 Inleiding

De procedure voor het toewijzen van capaciteit wordt in dit vierde hoofdstuk beschreven. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen enerzijds capaciteit op het vlak van rijpaden ( - zie punten 4.2 tot en met 4.8, Infrabel als infrastructuurbeheerder) en anderzijds lokale capaciteit ( - zie punt 4.9, Infrabel als exploitant van dienstvoorzieningen).

4.2 Beschrijving van de procedure

4.2.1 Betrokken organismen

4.2.1.1 Infrastructuurbeheerder

De infrastructuurbeheerder is de instantie bij wie de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit moeten worden ingediend en die verantwoordelijk is voor het toewijzen van rijpaden voor deze capaciteit (artikel 9, paragraaf 1 en bijlage 1, punt 1, a) van de Spoorcodex).

Voor de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors is er echter een uitzondering, waarvoor de aanvragen aan de C-OSS moeten gericht worden, volgens Verordening (EU) 913/2010. De C-OSS is ook verantwoordelijk voor de toewijzing ervan (zie punt 4.2.1.3).

Volgens artikel 28 van de Spoorcodex, is de infrastructuurbeheerder voortdurend in staat om aan elke belanghebbende partij de nog beschikbare capaciteit mee te delen.

4.2.1.2 Kandidaten

Kandidaten-spoorwegondernemingen (zie punt 2.2.1.1) en kandidaten-niet-spoorwegondernemingen (zie punt 2.2.1.2) kunnen een capaciteitsaanvraag of een aanvraag voor een capaciteitsstudie indienen. Hoofdstuk 2 beschrijft de nodige vereisten om een capaciteitsaanvraag in te dienen.

4.2.1.3 (Corridor) One-Stop Shop

Een netwerk van *One-Stop Shops* (OSS) vertegenwoordigt de infrastructuurbeheerders in het internationale verkeer. Deze *One-Stop Shops* vormen één aanspreekpunt voor het gehele internationale traject, en dit voor alle vragen over de toegang tot het net, de internationale rijpadaanvragen en de prestatiebeoordelingen na een treinrit.

Een lijst van OSS-contactpersonen in Europa is beschikbaar op www.rne.eu/organisation/oss-c-oss. De adresgegevens van de Belgische OSS zijn terug te vinden in punt 1.8.1.

Naast de OSS bestaan er ook *Corridor One-Stop Shops* (C-OSS, zie punt 1.9) die de specifieke capaciteit op de goederencorridors toewijzen. Bijgevolg, als een kandidaat een van tevoren geregeld rijpad of reservecapaciteit op de goederencorridors wenst te reserveren, moet hij zich richten tot de C-OSS van de betreffende goederencorridor. De contactgegevens zijn terug te vinden in punt 1.8.7.

Conform Verordening (EU) 913/2010 wordt de beslissing over de toewijzing van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors genomen door de betrokken C-OSS in naam van de infrastructuurbeheerders en worden de betrokken infrastructuurbeheerders, alsook de kandidaten, hiervan op de hoogte gebracht.

De voorwaarden die van toepassing zijn op de goederencorridor zijn beschreven in *Book 4* van het *Corridor Information Document* van elke goederencorridor.

4.2.1.4 Toezichthoudende orgaan – de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal

De bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan, met name met betrekking tot de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit, worden beschreven in de punten 1.4.3.1 tot en met 1.4.3.2.

Meer bepaald ziet het toezichthoudende orgaan er in het kader van zijn controleopdrachten op toe dat de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit in overeenstemming is met de bepalingen van de Spoorcodex, de uitvoeringsbesluiten ervan en de netverklaring (artikel 62, paragraaf 3, 3°, van de Spoorcodex).

Om zijn opdracht inzake de behandeling van klachten te vervullen, kan bij het toezichthoudende orgaan door elke kandidaat een schriftelijk klacht worden ingediend, meer bepaald om beroep in te stellen tegen beslissingen van de infrastructuurbeheerder wanneer hij meent het slachtoffer te zijn van een oneerlijke behandeling, van een discriminatie of van elk ander nadeel onder meer met betrekking tot de procedure voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit, de resultaten daarvan en de daaruit voortvloeiende verplichtingen (artikel 62, paragraaf 5, 2° van de Spoorcodex).

Daarnaast neemt het toezichthoudende orgaan, op vraag van een kandidaat of van de infrastructuurbeheerder, binnen de tien werkdagen een beslissing over elk geschil inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit (artikel 62, paragraaf 4, 1° van de Spoorcodex), teneinde zijn opdracht inzake het administratief afhandelen van geschillen te vervullen. De in dit geval te respecteren procedure is beschreven in het koninklijk besluit van 21 maart 2007 (artikel 2 t.e.m. 5).

Voor de andere bevoegdheden van het toezichthoudende orgaan, wordt verwezen naar de Spoorcodex en op de website van het toezichthoudende orgaan (www.regul.be/nl/spoorwegen).

4.2.2 Procedure voor het aanvragen van capaciteit en het toewijzen van rijpaden

Onderstaande tabel geeft het verband weer tussen de soorten aanvragen, de indieningstermijnen en de afdeling binnen Infrabel die bevoegd is voor de behandeling ervan:

		Periode van indiening door de kandidaat	Afdeling binnen Infrabel bevoegd voor de behandeling van de aanvragen
Haalbaarheidsstudies voor dienstregeling A	<i>Feasibility Studies</i>	Tot en met de derde maandag van januari A-1	Annual Capacity Management (lange termijn)
Capaciteitsaanvragen voor dienstregeling A tijdens het proces voor het opstellen van de dienstregeling	<i>New Path Requests</i>	Vanaf 15 december A-2 tot en met de tweede dinsdag van april A-1	Annual Capacity Management (lange termijn)
Capaciteitsaanvragen voor dienstregeling A buiten het proces voor het opstellen van de dienstregeling	<i>Late Path Requests</i>	Vanaf de tweede woensdag van april A-1 tot en met de tweede of derde maandag van oktober A-1	Annual Capacity Management (lange termijn)
	<i>Ad-Hoc Requests</i>	Vanaf de tweede zondag van december A-1 tot en met de tweede zaterdag van december A	Voor de volgende toepassingsperiode Annual Capacity Management (lange termijn)
			In de lopende toepassingsperiode (tot D-2) Running Capacity Management (korte termijn)
			In de lopende toepassingsperiode (vanaf D-2) Traffic Control (real time)

A = jaar van de dienstregeling van de huidige netverklaring.

De voorwaarden die van toepassing zijn op de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors, vermeld in punt 1.9, met inbegrip van de toewijzing van rijpaden door de desbetreffende C-OSS zijn beschreven in *Book 4* van het *Corridor Information Document* van elke goederencorridor.

4.2.2.1 Indiening van de rijpadaanvraag

4.2.2.1.1 Algemene principes

Elke aanvraag voor een capaciteitsstudie of elke capaciteitsaanvraag kan betrekking hebben op één van de volgende categorieën:

- goederentreinen (waaronder buitengewoon vervoer);
- losse ritten van goederentreinen;
- reizigerstreinen (waaronder ritten met historisch materieel);
- losse ritten van reizigerstreinen;
- technische treinen, andere dan deze gevraagd door Infrabel.

Capaciteitsaanvragen voor de bovengenoemde categorieën moeten worden ingediend overeenkomstig het tijdschema en de fasen die in punt 4.3 zijn beschreven en de regels die in de volgende punten zijn uiteengezet:

	In lange termijn	In korte termijn	In real time
Internationale aanvragen	New Path, Late Path en Ad-Hoc Requests : via de toepassing PCS (<i>Path Coordination System</i>) of via de toepassing <i>Book In</i>. Parallele aanvragen, d.w.z. identieke aanvragen ingevoerd in beide systemen, zijn niet toegestaan.	Ad-Hoc Requests : via de toepassing PCS (<i>Path Coordination System</i>) of via de toepassing <i>Book In</i>. Parallele aanvragen, d.w.z. identieke aanvragen ingevoerd in beide systemen, zijn niet toegestaan.	Ad-Hoc requests: Verplicht via de toepassing <i>Book In</i>.
	Indien een toepassing niet beschikbaar is krijgt de kandidaat de keuze om de andere toepassing of de formulieren in onderstaande bijlagen te gebruiken:		Indien <i>Book In</i> niet beschikbaar is moet de kandidaat de formulieren in onderstaande bijlagen gebruiken:
	– B.1.1 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten)	– B.1.2 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten)	– B.1.2 (goederen) – B.1.3 (reizigers / technische ritten)
	Voor de van tevoren geregelde rijpaden en reservecapaciteit (goederencorridors) moet de toepassing PCS worden gebruikt. Voor capaciteitsaanvragen in het kader van het pilootproject TTR (zie punt 4.2.3) dient de toepassing PCS gebruikt te worden. Zolang het rijpad niet is toegekend, dient elke wijziging/annulatie van de capaciteitsaanvraag door de kandidaat te gebeuren via de toepassing die gebruikt werd om de aanvraag in te dienen. Zo niet wordt het wijzigings- of annulatieverzoek geweigerd. Zodra het rijpad toegewezen is, moet elke wijziging/annulatie van het rijpad door de kandidaat worden ingediend via één van de twee hierboven vermelde toepassingen.		
Nationale aanvragen	Verplicht via de toepassing <i>Book In</i>, behalve als die niet beschikbaar is. Enkel en alleen in geval van de onbeschikbaarheid van <i>Book In</i>, moeten de capaciteitsformulieren in bijlagen B.1.1, B.1.2 en B.1.3 gebruikt worden.		

Elke capaciteitsaanvraag die via een andere weg wordt ingediend (telefoon, e-mail zonder aanvraagformulier, ...) zal worden geweigerd door de infrastructuurbeheerder.

De toepassing *Book In* is beschikbaar op de *Business Corner* van Infrabel. De kandidaten kunnen via hun *Key Account Manager* toegang krijgen tot deze toepassing.

De toepassing *Path Coordination System* (PCS) is beschikbaar op de website van *RailNetEurope* (www.rne.eu); om er gebruik van te kunnen maken, moeten toegangscodes gevraagd worden aan RailNetEurope (zie punt 1.10.2).

Een capaciteitsaanvraag of aanvraag voor een capaciteitsstudie die wegens onbeschikbaarheid van de toepassingen *Book In* of PCS wordt ingediend, op basis van een capaciteitsformulier, zoals voorzien in bijlage B, wordt per e-mail overgemaakt aan het bevoegd bureau (zie punt 1.8.1).

De infrastructuurbeheerder onderzoekt de ontvankelijkheid van de aanvraag en maakt de technische studie.

Om de infrastructuurbeheerder in staat te stellen de best mogelijke dienst te verlenen, wordt elke kandidaat die capaciteit aanvraagt voor een goederentrein met vertrek vanuit of aankomst in een voorziening, die niet het vertrekpunt of de bestemming van de wagons is, daarom wordt ten sterkste aangeraden bepaalde bijkomende informatie te leveren. Daartoe wordt verwacht dat hij in de toepassing of in het formulier dat hij heeft gebruikt om zijn capaciteitsaanvraag in te dienen de volgende gegevens vermeldt:

- de oorsprong en/of de bestemming van de wagons zelfs als deze zich voordoet/voordoen in partnerschap met een andere operator;
- de voorziene verblijfsduur in deze voorziening;
- de naam van de andere spoorwonderneming die het vervoer zal verzekeren bij het vertrek of bij de aankomst van de trein.

Voor ad-hocaanvragen die betrekking hebben op internationaal vervoer, wordt omwille van operationele redenen aanbevolen dat de kandidaten deze vooraf vervolledigen met het internationale treinnummer dat de bevoegde infrastructuurbeheerder toegekend heeft. De naburige infrastructuurbeheerders, alsook hun contactgegevens zijn terug te vinden in bijlage D.3.

Indien een kandidaat internationale capaciteit aanvraagt, dient hij er eveneens voor te zorgen dat voor het/de betrokken grenspunt(en) een samenhangende en vergelijkbare aanvraag aan de betrokken infrastructuurbeheerder(s) wordt gestuurd. Hiermee wordt bedoeld:

- zelfde grenspunt;
- zelfde ritkarakteristieken aan de grens (zelfde ritdagen);
- zelfde grenstijden;
- zelfde technische parameters.

4.2.2.1.2 Reizigersvervoer

Conform de Spoorcodex (artikel 31) en de voorziene modaliteiten in de Uitvoeringsverordening (EU) 2018/1795 tot vaststelling van de procedure en criteria voor de analyse van de impact op het economisch evenwicht overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, dient een kandidaat die voornemens is infrastructuurcapaciteit aan te vragen met het oog op het exploiteren van een reizigersvervoersdienst, de infrastructuurbeheerder en het toezichthoudende orgaan daarvan minstens achttien maanden voor de inwerkingtreding van de dienstregeling waarop de capaciteitsaanvraag betrekking heeft, in kennis te stellen.



De minister, de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming die het betreffende openbaredienstcontract uitvoert kunnen binnen één maand vanaf de ontvangst van deze informatie bij het toezichthoudende orgaan een verzoek indienen om na te gaan of de uitoefening van dit recht het economische evenwicht van het openbaredienstcontract in gevaar zou brengen wanneer de uitoefening van dit recht betrekking heeft op hetzelfde traject als het

openbaredienstcontract in kwestie of op een alternatief traject.

Het toezichthoudende orgaan motiveert zijn besluit en vermeldt, indien de voorgestelde reizigersvervoerdienst het economische evenwicht van het openbaredienstcontract in gevaar zou brengen, de mogelijke aanpassingen die aan deze dienst kunnen worden aangebracht opdat dit recht zou kunnen worden uitgeoefend.

In dat geval brengt hij onmiddellijk de minister hiervan op de hoogte, die kan voorstellen om, bij koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, een beslissing aan te nemen om dat toegangsrecht te beperken. Daartoe wordt voormeld koninklijk besluit ter kennis gebracht van de infrastructuurbeheerder uiterlijk twee maanden nadat de beslissing van het toezichthoudende orgaan werd meegedeeld aan de minister.

4.2.2.1.3 Internationaal goederenvervoer

Daarnaast is het wenselijk dat, wanneer internationaal goederenvervoer plaatsvindt in partnerschap tussen twee of meer spoorwegondernemingen, de kandidaat in zijn capaciteitsaanvraag de naam of namen vermeldt van de spoorwegonderneming(en) die verantwoordelijk is/zijn voor het genoemde transport op de aangrenzende netten, om zo de rijpadharmonisatie te bevorderen. Deze informatie wordt automatisch gevraagd in de toepassing PCS. In de applicatie *Book In* kan deze informatie worden ingevoerd in het veld “SO in het buitenland” op het tabblad “Trajectinformatie” van de capaciteitsaanvraag.

Tevens, wanneer een internationaal goederenvervoer in partnerschap tussen twee spoorwegondernemingen een binnenlandse dienst inhoudt, is het wenselijk dat de kandidaten in hun respectieve capaciteitsaanvragen de naam vermelden van de - naar gelang het geval - overnemende of overdragende spoorwegonderneming. Deze informatie wordt automatisch gevraagd in de toepassing PCS. In de applicatie *Book In* kan deze informatie worden ingevoerd in het veld “Overige informatie” van de capaciteitsaanvraag.

In navolging van een door de infrastructuurbeheerder *SNCF-Réseau* verleende bevoegdheidsdelegatie is Infrabel verantwoordelijk voor de toewijzing van de internationale goederentreinnummers voor de verbinding Nederland-België en omgekeerd. Voor alle verkeer dat voorbij deze twee landen gaat, is deze toewijzing niet langer de verantwoordelijkheid van Infrabel. Opdat het internationaal treinnummer voor de gehele rit correct zou worden toegewezen, dient iedere kandidaat in de capaciteitsaanvraag het vertrekstation van zijn rijpad, alsook het aankomststation te vermelden.

De nummering van de treinen wordt toegelicht in bijlage D.5.

Ter bevordering van de behandeling van de capaciteitsaanvraag en de harmonisatie ervan met DB Netze, wordt het eveneens ten sterkste aangeraden dat de kandidaten voor elke capaciteitsaanvraag, die een reisweg via het grenspunt Montzen bevat, de uurkadans vermelden. De kadans die overeengekomen werd tussen Infrabel en DB Netze omvat vijf rijpaden per uur en per richting:

Grenspunt Montzen	
Richting Duitsland - België	Richting België - Duitsland
xx.01 u.	xx.01 u.
xx.13 u.	xx.17 u.
xx.25 u.	xx.26 u.
xx.37 u.	xx.37 u.
xx.49 u.	xx.50 u.

4.2.2.1.4 Verplichte parameters

Op het moment van de capaciteitsaanvraag moet de kandidaat alle nodige eigenschappen (lengte, last, tractiematerieel, ...) opgeven om de infrastructuurbeheerder toe te laten een correct rijpad toe te kennen. Deze parameters worden duidelijk aangegeven in de applicaties voor capaciteitsaanvragen *Book In* en PCS.

4.2.2.1.5 Lokale capaciteiten

De spoorwegonderneming of, indien van toepassing, de kandidaat die geen spoorwegonderneming is, geeft in haar aanvraag aan, indien van toepassing, tot welke dienstvoorziening zij toegang wenst te hebben. In het vrije veld met betrekking tot deze dienstvoorziening heeft zij, indien zij dit wenst, de mogelijkheid om volgende informatie te vermelden:

- de kenmerken van het rollend materieel dat toegang wenst tot de dienstvoorziening (lengte enz.);
- en/of de gewenste uitrusting in de dienstvoorziening (bv. elektrische voorverwarmingsapparatuur, toegang tot de rijweg, enz.);
- en/of eventueel het (de) voorkeurspo(o)r(en) in de dienstvoorziening.

Dit moet Infrabel toelaten om indien mogelijk, op voorhand te evalueren welk(e) spoor of sporen nodig is/zijn voor het parkeren of de uitvoering van de bewerkingen (zie punt 4.9).

4.2.2.2 Toewijzing van de rijpaden

De infrastructuurbeheerder kent het gevraagde rijpad toe indien het beschikbaar is. Zo niet stelt hij – in de mate van het mogelijke en indien de hem toegeleverde informatie volstaat – een alternatief rijpad voor, gebaseerd op de commerciële behoeften uitgedrukt door de kandidaat. In voorkomend geval wordt het dossier beschouwd als één en dezelfde aanvraag en dient de kandidaat hiervoor geen nieuwe aanvraag in te dienen.

De houder van een rijpad dient te allen tijde het toegewezen rijpad te respecteren. Dit impliceert in het bijzonder het respecteren van de toegewezen rittijden en het zorgen voor de overeenstemming van het materieel met de karakteristieken van de reisweg.

Meer informatie over het opstellen en publiceren van de dienstregelingen is te vinden op de *Business Corner*.

Infrabel werkt, waar nodig, samen met de exploitanten van de dienstvoorzieningen om ervoor te zorgen dat de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit en de capaciteit van de dienstvoorzieningen coherent is. Infrabel neemt jaarlijks contact op met de exploitanten van de dienstvoorzieningen om na te gaan of zij al dan niet wensen samen te werken. In voorkomend geval wordt een uitwisseling gepland in de periode tussen de publicatie van het ontwerp van de dienstregeling en de uiterste datum voor Infrabel om te antwoorden op de vaststellingen en opmerkingen van de kandidaten (zie punt 4.3.1). Deze samenwerking houdt geen resultaatsverplichting in voor Infrabel. De betrokken kandidaten kunnen op hun verzoek bij deze samenwerking worden betrokken.

4.2.2.3 Rijpadwijziging door de kandidaat

Voor elke wijziging door de kandidaat van een reeds toegewezen rijpad, en in het bijzonder elke wijziging aan de samenstelling van de trein en/of het traject, waarbij het onmogelijk is om het toegewezen rijpad te respecteren, dient een aanvraag tot wijziging van het rijpad te worden ingediend. Deze aanvraag zal behandeld worden als een nieuwe rijpadaanvraag, zoals beschreven in punt 4.2.2.1. Deze nieuwe aanvraag zal – afhankelijk van het tijdstip waarop ze ingediend wordt – behandeld worden als een *Late Path Request* of een *Ad-Hoc Request*.

4.2.2.4 Schorsing of intrekking van de rijpaden door de infrastructuurbeheerder

De infrastructuurbeheerder heeft het recht om het toegekende rijpad te schorsen of in te trekken:

- zonder voorafgaande kennisgeving, bij hoogdringendheid of in geval van absolute noodzaak wegens storingen die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maken, en dit voor de duur nodig om de installatie opnieuw in werking te stellen (artikel 44 van de Spoorcodex);
- in het geval van een storing overeenkomstig punt 4.8.1.

Indien mogelijk wijst de infrastructuurbeheerder zo spoedig mogelijk een ander gelijkwaardig rijpad toe aan de spoorwegonderneming.

De infrastructuurbeheerder brengt de houder van het rijpad daarvan op de hoogte via e-mail.

4.2.2.5 Annulatie van de rijpaden door de kandidaat

Elke houder van rijpaden kan afzien van het gebruik van de volledige of van een gedeelte van de toegekende capaciteit. Hij oefent dit recht uit onder de voorwaarden vermeld in punt 6.4.1.

Iedere aanvraag tot een volledige of gedeeltelijke annulatie van capaciteit moet worden ingediend volgens de modaliteiten bepaald in punt 4.2.2.1.

Capaciteit die vrijkomt na volledige of gedeeltelijke annulering van rijpaden kan door de infrastructuurbeheerder worden gebruikt voor de toewijzing van rijpaden tijdens het proces van *Late Path Requests* of *Ad-Hoc Requests*.

4.2.3 Pilootprojecten “*Timetabling and capacity redesign*”

Sinds de dienstregeling 2020 worden pilootprojecten opgezet om de processen te testen van het project tot herziening van het proces voor het opstellen van de dienstregelingen en de capaciteit (TTR, *Timetabling and capacity Redesign*; zie punt 1.10.3). De spoorlijnen op het Belgische net waarop het pilootproject “*Antwerp – Rotterdam*” van toepassing is, zijn:

Lijn	Baanvakken
L12	Y Mariaburg – Essen Grens
L12/1	Y Driehoekstraat – Y Sint-Mariaburg
L27A	Y Driehoekstraat – Y Schijn
L12	Y Luchtbal – Y Sint-Mariaburg
L25*	Antwerpen Centraal – Y Luchtbal
L4*	Y Luchtbal – Meer Grens

* uitgesloten voor de rolling planning.

De pilootprojecten omvatten twee pijlers: de aanvragen voor de jaarlijkse planning en de aanvragen voor de *rolling planning*.

Voor de *rolling planning* is er capaciteit gewaarborgd (*safeguarded capacity*) en kunnen aanvragen worden ingediend ten vroegste vier maanden en ten laatste één maand vóór de eerste ritdag. Dit om voldoende tijd te geven voor de voorbereiding van een kwalitatief aanbod. Na deze deadlines wordt de ongebruikte gewaarborgde capaciteit toegevoegd aan de resterende capaciteit. De aanvragen moeten voldoen aan de karakteristieken van het gepubliceerde rijpad.

Het blijft mogelijk om aanvragen in te dienen voor de jaarlijkse planning. Dit verloopt volgens de modaliteiten beschreven in de punten 4.2.2.1 en 4.3.1 van de netverklaring.

Voor het aanvragen van capaciteiten in het kader van het pilootproject TTR dient de toepassing PCS gebruikt te worden.

Meer details over de capaciteit die gewaarborgd wordt voor de rolling planning is terug te vinden op <https://cms.rne.eu/ttr-communication-platform/rotterdam-antwerp-library>.

Op de website <http://www.rne.eu/sales-timetabling/ttr> kan meer informatie gevonden worden over de TTR-pilootprojecten en de wijze waarop de aanvragen kunnen ingediend worden.

4.3 Kalender voor de aanvragen van capaciteit en toewijzing van rijpaden

De opgelegde termijnen voor de capaciteitsverdeling zijn voorzien in Hoofdstuk 4 van Titel 3 van de Spoorcodex. Deze wet bepaalt dat de dienstregeling van kracht wordt op de tweede zaterdag van december om middernacht.

Om de wettelijke voorschriften van de Spoorcodex om te zetten en aan te vullen, legt *RailNetEurope* jaarlijks een precieze planning vast voor elke voorbereidende fase van de dienstregeling.

4.3.1 Planning voor het opstellen van de dienstregeling (*New Path Requests*)

Voor het opstellen van de jaardienstregeling 2021, bepaalde RNE de volgende richtdata en periodes:

Haalbaarheidsstudies		
Uiterste datum voor het indienen van aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	20 januari 2020	Kandidaat
Uiterste datum voor het antwoorden op aanvragen voor een haalbaarheidsstudie	16 maart 2020	Infrabel

New Path Requests		
Finaliseren van de catalogi van tevoren geregelde rijpaden	13 januari 2020	Infrabel en C-OSS
Indienen van de capaciteitsaanvragen (<i>New Path Requests</i>)*	Van 15 december 2019 tot 14 april 2020	Kandidaat
Opstellen van het ontwerp van dienstregeling	Van 15 april 2020 tot 6 juli 2020	Infrabel
Technische vergadering	Van 15 juni 2020 tot 18 juni 2020	Infrabel en andere IB's
Publicatie van het ontwerp van dienstregeling (<i>draft offer</i>)	6 juli 2020 **	Infrabel
Vaststellingen en opmerkingen	Van 7 juli 2020 tot 7 augustus 2020***	Kandidaat
Uiterste datum om een definitief antwoord te leveren (<i>final offer</i>)	24 augustus 2020	Infrabel

*Indien de tweede maandag van april op Paasmaandag valt, wordt de richtdatum een werkdag uitgesteld

**De maximumtermijn die in de Spoorcodex voorzien is, bedraagt vier maanden vanaf de uiterste datum voor de indiening van de aanvragen.

***De kandidaten hebben altijd een wettelijke termijn van één maand vanaf de publicatie van het ontwerp van de dienstregeling om hun bemerkingen en opmerkingen in te dienen.

Begin van de geldigheid	
Begin van de geldigheid van de dienstregeling 2021	13 december 2020 om 00u01

Het bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1, in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

De capaciteitsaanvragen ingediend bij de C-OSS van de goederencorridors in het kader van het opmaken van de jaarlijkse dienstregeling volgen in grote lijnen dezelfde principes als de planning van RNE. Voor meer informatie, zie het *Corridor Information Document* (punt 1.9).

4.3.2 Planning voor de aanvragen van capaciteit buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling (*Late Path Requests* et *Ad-Hoc Requests*)

4.3.2.1 *Late Path Requests*

De aanvragen die binnen de vooropgestelde termijnen zijn ingediend (*New Path Requests*, zie punt 4.3.1), hebben voorrang op de aanvragen die erbuiten werden ingediend (*Late Path Requests* en *Ad-Hoc Requests*, zie punten 4.3.2.1 en 4.3.2.2), i.e. na de tweede dinsdag van april A-1. In geval van conflict tussen een aanvraag ingediend buiten de termijnen en een aanvraag ingediend binnen de termijnen, stelt de infrastructuurbeheerder alternatieven voor voor de aanvragen ingediend buiten de termijnen.

Onderstaande tabel toont de planning voor de *Late Path Requests* voor de dienstregeling 2021:

<i>Late Path Requests</i>		
Eerste dag voor het indienen van de <i>Late Path Requests</i>	15 april 2020	Kandidaat
Eerste dag om te antwoorden op de <i>Late Path Requests</i>	25 augustus 2020	Infrabel
Laatste dag voor het indienen van de <i>Late Path Requests</i>	19 oktober 2020	Kandidaat
Laatste dag om te antwoorden op de <i>Late Path Requests</i>	16 november 2020	Infrabel

Late Path Requests worden behandeld binnen de in artikel 36 van de Spoorcodex vastgelegde termijnen.

De toekenning van deze rijpaden wordt geformaliseerd aan de hand van een mededeling in PCS of een e-mail die verstuurd wordt door *Book In*, aangevuld door een “treinfiche” of een bulletin “treindienst” dat per e-mail verzonden wordt.

Het bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

4.3.2.2 *Ad-Hoc Requests*

De *Ad-Hoc Requests* zijn aanvragen die worden ingediend bij de infrastructuurbeheerder na de laatste dag voor het inzenden van *Late Path Requests*. Voor de dienstregeling 2021 voorziet RNE de volgende datum:

<i>Ad-Hoc Requests</i>		
Eerste dag voor <i>Ad-Hoc Requests</i>	20 oktober 2020	Kandidaat

Ad-Hoc Requests hebben betrekking op zowel de lange termijn, als korte termijn en de real time en worden behandeld binnen de in artikel 36 van de Spoorcodex vastgelegde termijnen.

4.3.2.2.1 Aanvragen m.b.t. de dienstregeling op lange termijn en aanpassingen

Tijdens zijn geldigheidsperiode is de dienstregeling onderhevig aan wijzigingen, die ingaan op welbepaalde data. Die wijzigingen worden aangeduid als tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling (PERT-periodes). De lijst met publicatiedata staat hieronder vermeld. Deze data worden vastgelegd bij gemeenschappelijk akkoord tussen de verschillende infrastructuurbeheerders en de spoorwegondernemingen tijdens de vergaderingen van RNE en FTE (*Forum Train Europe*) en worden ook gepubliceerd op de websites www.rne.eu en www.forumtraineurope.eu.

De onderstaande tabel toont de data die zijn vastgelegd voor de dienstregeling 2021:

	Publicatiedata
1 ^{ste} periode	1 februari 2021
2 ^{de} periode	5 april 2021
3 ^{de} periode	13 juni 2021
4 ^{de} periode	6 september 2021

De toekenning van deze rijpaden wordt geformaliseerd aan de hand van een mededeling in PCS of een e-mail die verstuurd wordt door *Book In*.

Het bureau I-CBE.332 (*Annual Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicaties *Book In* of PCS, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

4.3.2.2.2 Aanvragen m.b.t. de dienstregeling op korte termijn en aanpassingen

De kandidaten kunnen aanvragen indienen of aanpassingen aan de treindienst vragen waarbij wordt afgeweken van de voorziene data inzake tussentijdse wijzigingen.

De algemene regel omtrent de ontvangsttermijn voor de capaciteitsaanvragen op korte termijn is vastgelegd op D-2 (werkdagen) om 10 u. Voor de capaciteitsaanvragen die deze ontvangsttermijn respecteren, zal het bulletin “treindienst” uiterlijk op D-1 (werkdag), 12 u. gepubliceerd worden, behalve in geval van overmacht, incidenten met een grote impact op het treinverkeer of stakingen.

Capaciteitsaanvragen die na deze ontvangsttermijn ingediend worden of die omwille van een uitzonderlijke situatie niet tijdig verwerkt kunnen worden, zullen behandeld worden in real time (zie punt 4.3.2.2.3 hieronder).

Op deze algemene regel zijn volgende uitzonderingen van toepassing:

Type van de aanvraag	Uiterlijke ontvangst-termijn van de aanvraag (werkdagen)	Publicatie van het bulletin (werkdagen)
Buitengewoon vervoer met beperkingen	Tot D-6 om 10 u.	Ten laatste D-2 om 12 u.
Gewoon en buitengewoon vervoer zonder beperkingen (gevraagde snelheid ≤ 60 km/u) ¹	Tot D-4 om 10 u.	Ten laatste D-1 om 12 u.

¹ Cf. Ritten met historisch materieel

De toekenning van deze rijpaden wordt geformaliseerd aan de hand van een mededeling in PCS of een e-mail die verstuurd wordt door *Book In*, aangevuld met een bulletin “treindienst” dat per e-mail verzonden wordt.

Dit bulletin bevat gegevens over de dienstregeling van de treinen en losse ritten, alsook alle andere informatie van de infrastructuurbeheerder en deze gevraagd door de kandidaat, die nuttig zijn voor het verkeer van de betrokken treinen en losse ritten. De datum waarop dit bulletin van toepassing wordt, is de datum van het eerste rijpad waarop het bulletin betrekking heeft.

Wanneer voor de in bovenstaande tabel vermelde types van aanvragen de uiterlijke ontvangsttermijn niet gerespecteerd wordt, kan geen tijdige publicatie van het bulletin “treindienst” gegarandeerd worden en zullen de aanvragen mogelijks in real time behandeld worden. Met uitzondering van de “Buitengewone vervoeren met beperkingen”, waarvoor geldt dat de aanvragen die buiten de ontvangsttermijn ingediend werden, geweigerd zullen worden en dit omwille van exploitatie- en veiligheidsredenen.

Het bureau I-CBE.322 (*Running Capacity Management*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1 en cas d’indisponibilité des applications *Book In* ou PCS, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

4.3.2.2.3 Aanvragen m.b.t. de dienstregeling in real time en aanpassingen

De kandidaten kunnen capaciteit aanvragen buiten de voorgeschreven termijnen voor de kortetermijnaanvragen (zie punt 4.3.2.2.2), met uitzondering van buitengewoon vervoer met beperkingen.

De spoorwegondernemingen (al dan niet aangeduid door een kandidaat-niet-spoorwegonderneming) kunnen aanpassingen aan de treindienst vragen buiten de voorgeschreven termijnen voor de aanpassingen op korte termijn (zie punt 4.3.2.2.2), met uitzondering van buitengewoon vervoer met beperkingen.

De toekenning van deze rijpaden wordt geformaliseerd aan de hand van een e-mail die verstuurd wordt door *Book In*, aangevuld met een bulletin “treindienst” dat eveneens per e-mail verstuurd wordt.

Het bureau I-TO.16 (*Traffic Control*) is bevoegd voor de behandeling van dit type aanvragen. De aanvragen die uitzonderlijk ingediend worden via de documenten vermeld in punt 4.2.2.1 in het geval van de onbeschikbaarheid van de applicatie *Book In*, moeten afgeleverd worden bij dit bureau. De contactgegevens staan vermeld in punt 1.8.1.

4.4 Toewijzingsprocedure voor rijpaden

4.4.1 Coördinatieprocedure en behandeling van concurrerende aanvragen

Wanneer de infrastructuurbeheerder capaciteitsaanvragen ontvangt om een internationaal rijpad te vormen, stemt hij dit af met de betrokken infrastructuurbeheerders, met als doel geharmoniseerde capaciteit aan te bieden, in de mate van het mogelijke. Deze harmonisatie verloopt in het kader van de samenwerking binnen RNE.

Bovendien organiseert de infrastructuurbeheerder de coördinatie van concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzing van de rijpaden, met uitzondering van de concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzing van de van tevoren geregelde rijpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors die door de C-OSS behandeld worden. Deze principes worden hieronder uitgelegd.

4.4.1.1 Concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzing van de rijpaden binnen de periode voor het opstellen van de dienstregeling (*New Path Requests*)

Wanneer de infrastructuurbeheerder tijdens het opmaken van de dienstregeling op met elkaar concurrerende aanvragen stuit, tracht hij door coördinatie van deze aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken, conform de bepalingen beschreven in artikel 40 van de Spoorcodex.

De infrastructuurbeheerder tracht door overleg met de betrokken kandidaten eventuele conflicten op te lossen.

Dergelijk overleg wordt gebaseerd op de bekendmaking van volgende informatie binnen een redelijke termijn:

- de door alle andere kandidaten op dezelfde trajecten aangevraagde rijpaden;
- de op voorlopige basis aan alle andere kandidaten op dezelfde trajecten toegewezen rijpaden;
- de voorgestelde rijpaden op de betrokken lijnen;
- de bij de toewijzingsprocedure gehanteerde criteria.

Tijdens deze coördinatieprocedure kan de infrastructuurbeheerder, binnen redelijke grenzen, andere capaciteit voorstellen dan deze die werd gevraagd.

Bij de toepassing van deze procedure houdt de infrastructuurbeheerder rekening met de commerciële en organisatorische behoeften waarvan hij kennis heeft alsook met de volgende criteria, die in willekeurige volgorde gerangschikt zijn:

- de harmonisatie aan de grenspunten;
- de openbaredienstverplichtingen;
- het meest optimale gebruik van de beschikbare capaciteit.

De commerciële en organisatorische behoeften waarmee de infrastructuurbeheerder, bij het voorstellen van alternatieven, rekening houdt voor het bepalen van de redelijke grenzen zijn namelijk (maar niet uitsluitend) de volgende:

- naleving van de herkomst en de bestemming van de trein;
- naleving van de gevraagde bedieningen en operationele tijd;
- de karakteristieken en de samenstelling van de trein (en in het bijzonder het behoud van de last en het laadprofiel);
- het minimaliseren van het tijdsverschil ten opzichte van de gevraagde vertrek- en aankomsttijden.

De kandidaat kan aan de infrastructuurbeheerder meedelen wat zijn precieze behoeften en de volgorde van de prioriteitscriteria zijn waarmee de infrastructuurbeheerder rekening dient te houden bij het uitwerken van alternatieven.

Indien het voorstellen van alternatieven niet mogelijk is zonder de hierboven gedefinieerde redelijke grenzen te overschrijden, informeert de infrastructuurbeheerder de betrokken kandidaat, die ermee kan instemmen om de redelijke grenzen te overschrijden en zo een consensuele oplossing voor de coördinatie te bevorderen.

In ieder geval tracht de infrastructuurbeheerder - in overleg met de kandidaat - het alternatief voor te stellen dat het best aan de behoeften van de kandidaat voldoet.

In het geval van weigering van de alternatieve rijpaden door de kandidaten, hebben deze de verplichting om binnen de vijf werkdagen vanaf de datum van kennisgeving van het voorstel door de infrastructuurbeheerder een schriftelijk antwoord (per brief of e-mail) te geven.

Binnen de vijf werkdagen die volgen op de ontvangst van de weigering van de kandidaat door de infrastructuurbeheerder, en als de infrastructuurbeheerder niet meer over de mogelijkheid beschikt om andere, alternatieve rijpaden voor te stellen, verklaart deze laatste de betrokken infrastructuur als “overbelaste infrastructuur”.

In dit geval zijn de principes voor de rijpadtoewijzing in detail beschreven in punt 4.4.3.

4.4.1.2 Concurrerende aanvragen in het kader van de van tevoren geregelde treinpaden en de reservecapaciteit op de goederencorridors

De C-OSS past in het geval van concurrerende aanvragen voor hetzelfde van tevoren geregelde rijpad of dezelfde reservecapaciteit de prioriteitsregels toe zoals beschreven in het *Framework for Capacity Allocation* van de goederencorridors. Dit document kan geraadpleegd worden via de website van elke corridor en meer bepaald in *Book 4* van het *Corridor Information Document* (zie punt 1.9).

4.4.1.3 Concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzingsprocedure voor rijpaden buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling en tijdens de lopende dienstregeling (*Late Path Requests* en *Ad-Hoc Requests*)

In het geval van concurrerende aanvragen in het kader van de toewijzingsprocedure voor rijpaden buiten de procedure voor het opstellen van de dienstregeling en tijdens de lopende dienstregeling, houdt de infrastructuurbeheerder voor de behandeling van de aanvragen rekening met het tijdstip van het indienen (principe *First In First Served* - FIFO).

Bij specifieke aanvragen, die een langere verwerkingstijd vergen, kan echter van dit principe worden afgeweken (Bijvoorbeeld: de aanvraag bevat meerdere treinen en/of meerdere ritdagen, er is harmonisatie aan de grens nodig, er dienen aansluitingen verzekerd te worden, er is bijkomende afstemming nodig met de kandidaat, ...).

4.4.2 Systeem van administratieve regeling van geschillen

Zoals vermeld op punt 4.2.1.4, neemt het toezichthoudende orgaan op verzoek van een kandidaat of de infrastructuurbeheerder binnen de tien werkdagen een beslissing over elk geschil inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit (artikel 62, paragraaf 4, 1° van de Spoorcodex). De in dit geval te respecteren procedure is beschreven in het koninklijk besluit van 21 maart 2007 (artikel 2 t.e.m. 5).

4.4.3 Overbelaste infrastructuur

Indien na de coördinatie van de concurrerende capaciteitsaanvragen in het kader van de rijpadtoewijzing tijdens het proces voor het opstellen van de dienstregeling (zie punt 4.4.1) er niet aan alle aanvragen een gunstig gevolg kan worden gegeven, dient de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 41 van de Spoorcodex, te verklaren dat de betrokken infrastructuursectie overbelast is.

4.4.3.1 Toewijzing van de rijpaden

Overeenkomstig artikel 3 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*, op een overbelaste infrastructuursectie, en zonder afbreuk te doen aan de gereserveerde capaciteit voor het geplande onderhoud van het net, wijst de infrastructuurbeheerder de infrastructuurcapaciteit toe, rekening houdend met de volgende prioriteiten:

- Op de hogesnelheidslijnen:
 1. de hogesnelheidstreinen;
 2. de snelle reizigerstreinen;
 3. de andere treinen.
- Op de lijnen hoofdzakelijk bestemd voor goederenvervoer:
 1. de snelle goederentreinen;
 2. de trage goederentreinen;
 3. de reizigerstreinen;
 4. de andere treinen.
- Op de lijnen hoofdzakelijk bestemd voor reizigersvervoer:
 1. de hogesnelheidstreinen en de snelle reizigerstreinen;
 2. de trage reizigerstreinen;
 3. de goederentreinen;
 4. de andere treinen.
- Op de gemengde lijnen:
 1. de hogesnelheidstreinen en de snelle reizigerstreinen;
 2. de trage reizigerstreinen en de snelle goederentreinen;
 3. de trage goederentreinen;
 4. de andere treinen.

Wanneer het volgens de toepassing van de voorrangscriteria niet mogelijk is een capaciteit eerder aan de ene kandidaat toe te wijzen dan aan een andere, kent de infrastructuurbeheerder de capaciteit toe aan de kandidaat waarvan de capaciteitsaanvraag het hoogste maandelijkse totaalbedrag aan gebruiksheffingen oplevert op het totale gevraagde traject op de Belgische spoorweginfrastructuur.

De lijst van de lijnen per type bevindt zich in bijlage B.4. De definities van de lijn- en treintypes (zoals vermeldt in artikel 2 van het koninklijk besluit van 19 juli 2019) zijn opgenomen in bijlage A.1.

4.4.3.2 Inachtneming van eerdere niveaus van rijpadgebruik

Bij het bepalen van de prioriteiten in het kader van de toewijzingsprocedure houdt de infrastructuurbeheerder rekening met het vorige gebruik van de rijpaden. Hij kan, na overleg met de kandidaat, het recht om het rijpad te gebruiken schorsen of intrekken in het geval van onvoldoende gebruik van het toegewezen rijpad door de houder, indien het gemiddelde gebruik van de capaciteit

gedurende de vorige dienstregeling minder is dan 80% van het aantal voorziene wekelijkse bewegingen.

Deze maatregel is niet van toepassing indien het onvoldoende gebruik te wijten is aan andere dan economische redenen buiten de wil van de houder van het rijpad.

4.4.4 Impact van de kaderovereenkomsten

Niet van toepassing.

4.5 Toewijzing van capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding

4.5.1 Missie van de infrastructuurbeheerder

Tot de openbare opdrachten van de Belgische infrastructuurbeheerder behoren onder meer het onderhoud, de vernieuwing, de uitbreiding en de modernisering van zijn net.

De uitdaging voor de infrastructuurbeheerder bestaat er dus in om de vele infrastructuurwerken te plannen en te coördineren en tegelijkertijd het spoorverkeer te blijven beheren. Daartoe neemt hij in het kader van het capaciteitsbeheer alle passende maatregelen om ervoor te zorgen dat alles vlot verloopt.

Om al deze capaciteitsbeperkingen te plannen en te organiseren, dient de infrastructuurbeheerder rekening te houden met veel interne randvoorwaarden, namelijk:

- de veiligheid van de medewerkers op het terrein te waarborgen;
- indien mogelijk een samenvoeging van werken op basis van specialiteiten toestaan (= massificatie van werken);
- de productiviteit van de werven verhogen;
- de kosten voor onderhoud en vernieuwing verminderen;
- rekening houden met de vragen van de kandidaten en hun tevredenheid;
- rekening houden met de beschikbaarheid van de aannemers;
- het bekomen van de bouwvoorwaarden;
- voldoen aan milieuverplichtingen;
- ...

Om de Europese terminologie te respecteren, wordt in de rest van dit document de term “tijdelijke capaciteitsbeperking” (TCR - *Temporary Capacity Restriction*) gebruikt.

4.5.2 Principes van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen

Met het oog op de internationale harmonisatie van de processen voor de coördinatie en publicatie van de TCR beschrijft bijlage VII van Richtlijn 2012/34/EU, voorzien door het Gedelegeerd besluit van de Commissie 2017/2075, de manier van coördinatie en publicatie van de TCR alsook de manier waarop de kandidaten betrokken worden in het proces.

Meer specifiek, de bovengenoemde bijlage VII voorziet de termijnen van consultatie en publicatie voor de TCR, in functie van het type TCR op basis van zijn duurtijd en zijn impact op het dagelijks verkeer op een lijn.

Bovendien voorziet bijlage VII eveneens de termijnen voor de coördinatie van de TCR met de andere infrastructuurbeheerders die zouden kunnen betrokken worden, in het geval het om een TCR gaat waarvan de weerslag zich niet limiteert tot één enkel netwerk. Waarbij ook hier de termijnen van

coördinatie van de TCR afhangen van het type TCR, de duurtijd en de impact van het dagelijks verkeer op een lijn. De voorwaarden zijn door Rail Net Europe (RNE) opgenomen en toegelicht in een document genaamd « *Guidelines for Coordination/Publication of Planned Temporary Capacity Restrictions for the European Railway Network* », die kan worden geraadpleegd via deze link : <https://rne.eu/wp-content/uploads/TCR-Guidelines.pdf>.

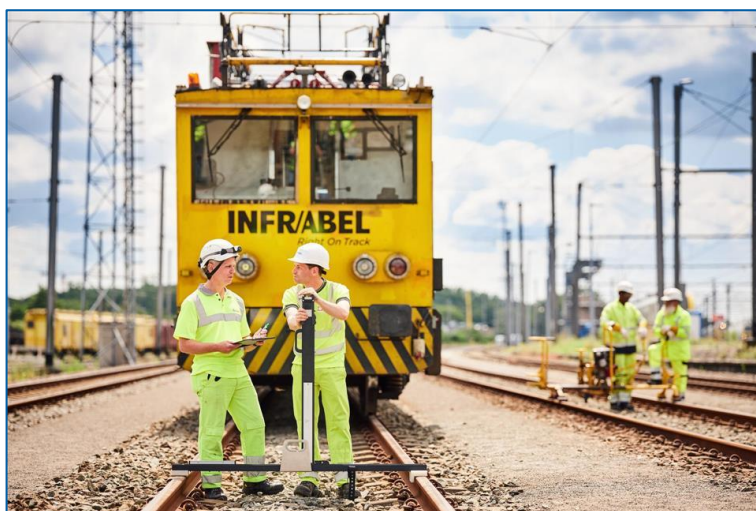
4.5.3 Publicatie van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen

Zoals vermeld in punt 4.5.2, voorziet bijlage VII van de Richtlijn 2012/34/EU de publicatietermijnen van de TCR in functie van hun duurtijd en de gevolgen ervan voor het treinverkeer (= ramingen van geannuleerde en omgeleide treinen, alsook treinen vervangen door andere vervoersmiddelen).

De infrastructuurbeheerder publiceert en actualiseert de TCR-lijst (excl. *Ad-Hoc*) op de *Business Corner* volgens de kalender voorgesteld tijdens de specifieke ontmoetingen georganiseerd voor de kandidaten (zie punt 4.5.4).

4.5.4 Raadpleging van de kandidaten

De infrastructuurbeheerder organiseert regelmatig vergaderingen met kandidaten om hen op de hoogte te brengen van de te plannen TCR, om hen te raadplegen en om samen met hen de aanpassingen te analyseren die aan de treindienst dienen te gebeuren met het oog op de uitvoering van de werken. Tijdens deze vergaderingen kunnen kandidaten hun standpunt presenteren en alternatieve oplossingen voorstellen. De infrastructuurbeheerder analyseert



vervolgens deze alternatieve oplossingen en hun impact op de organisatie van de werken en weerhoudt de definitieve oplossing, waardoor de werken onder de beste omstandigheden kunnen worden uitgevoerd en er gewaakt wordt over de belangen van de betrokken partijen.

De contactgegevens van de bureaus die instaan voor de coördinatie van de werken zijn opgenomen in punt 1.8.1.

4.5.5 Officialiseren van de tijdelijke capaciteitsbeperkingen en publicatie van het bulletin

Alle TCR worden geofficialiseerd aan de hand van de publicatie van een bulletin “werken” door de infrastructuurbeheerder.

De werken die aanpassingen aan de treindienst met zich meebrengen worden aan de kandidaten gemeld via een bulletin “aanpassingen treindienst”.

In het geval van TCR die niet in de dienstregeling werden opgenomen en een aanpassing aan de treindienst vereisen, worden deze aan de kandidaten gemeld via een bulletin “treindienst”. De analyse van de aanpassing van de dienstregeling begint tussen 16 en 10 weken voor het begin van de werkzaamheden, rekening houdend met de door de kandidaat geuite behoeften. De aanpassing aan

de dienstregeling, met andere woorden het alternatief, wordt in overleg met de kandidaat uitgewerkt. Deze twee soorten bulletins worden ten laatste 28 dagen voor de aanvang van de werken opgesteld en verzonden naar de kandidaten. De bulletins zijn ook beschikbaar op de *Business Corner* via de applicatie *Daily In*.

De contactgegevens van de bureaus die instaan voor de coördinatie van de werken zijn opgenomen in punt 1.8.1.

4.5.6 Werkvensters en TCR geïntegreerd in de dienstregeling

In de dienstregeling worden enerzijds geplande TCR opgenomen in het geval een lijn of deel van een lijn voor een lange periode of op regelmatige basis gedurende bepaalde dagen of tijdslots volledig gesloten is. Anderzijds worden ook de werkvensters opgenomen om interventies te kunnen uitvoeren die niet lang op voorhand kunnen worden gepland.

Voor de rijpadaanvragen die in conflict zijn met bovenvermelde TCR en werkvensters wordt, in overleg met de betrokken kandidaten, een alternatief uitgewerkt (bij de *draft/final offer*).

Indien de werken niet worden uitgevoerd, is de procedure van punt 4.5.8 van toepassing. Zodra deze procedure is afgerond, zal de capaciteit, indien nodig, op korte termijn worden vrijgemaakt en kan deze worden gebruikt voor aanvragen voor ad-hocrijpaden. Het repertorium van bovenvermelde TCR en werkvensters, met betrekking tot de dienstregeling in deze netverklaring, is terug te vinden op de *Business Corner*.

4.5.7 Dringende werken

Zie punt 4.8 over dit onderwerp.

4.5.8 Annulatie van de werven

In het geval dat werken geannuleerd worden, raadpleegt Infrabel de kandidaten over de eventuele herroeping van de aangepaste treindienst die in aanloop naar de werken werd opgesteld. In dat geval dient Infrabel, in overleg met de kandidaat:

- ofwel het bulletin “aanpassingen treindienst” te annuleren en, indien mogelijk, via een ander bulletin de seizoensdienstregeling te herstellen;
- ofwel de overeengekomen aanpassing van de treindienst te handhaven.

4.5.9 Weerslag van de werken op de toegewezen capaciteit

De RDEI 421 - *Communicaties tussen de exploitatie-, beheers- en regelingsorganen van de IB en de IG* beschrijft de maatregelen die worden genomen wanneer de werken niet kunnen worden uitgevoerd zonder de toegewezen capaciteiten te wijzigen.

Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de gebruiksovereenkomst of van de capaciteitsovereenkomst, geven de beperkingen of storingen die het verkeer beïnvloeden wegens werken, geen recht op enige vergoeding aan de houder van de capaciteiten door de infrastructuurbeheerder. De gebruiksheffing is verschuldigd voor de oorspronkelijke toegewezen capaciteit, behalve in het geval van een afschaffing van het verkeer. In geval van een gedeeltelijke afschaffing van het verkeer, is de gebruiksheffing slechts verschuldigd voor het effectieve gebruikte deel van de capaciteit.

4.6 Maatregelen wegens niet-gebruik/annulatie

De facturatieprincipes toepasbaar in geval van niet-gebruik/annulatie van rijpaden zijn beschreven in punt 6.4.

4.7 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen

4.7.1 Buitengewoon vervoer

Elke kandidaat geeft in zijn capaciteitsaanvraag aan of hij van plan is om al dan niet buitengewoon vervoer op te nemen in zijn treinen. Zo ja, duidt hij het type buitengewoon vervoer aan en in het bijzonder het voorlopig toelatingsnummer toegekend door de infrastructuurbeheerder (zie punt 5.4.4.1 voor meer informatie over de dienst  of de codificatie in geval van gecombineerd vervoer (bijlage C.2).

4.7.2 Vervoer van gevaarlijke goederen

Elke kandidaat van een capaciteit geeft in zijn aanvraag aan of hij van plan is gevaarlijke goederen te vervoeren met zijn treinen of niet.

4.8 Bijzondere maatregelen bij storing

4.8.1 Algemene principes

Wanneer het treinverkeer afwijkt van wat overeenstemt met de toegewezen rijpaden, past de infrastructuurbeheerder de capaciteitsverdeling aan teneinde zo snel mogelijk tot een capaciteitsgebruik te komen dat overeenkomt met de toegewezen rijpaden.

De toegewezen rijpaden kunnen door de infrastructuurbeheerder worden gewijzigd:

- ofwel naar aanleiding van noodzakelijke werken om de normale toestand te herstellen na een storing van het treinverkeer ingevolge een technisch defect of een ongeval op de spoorweginfrastructuur;
- ofwel naar aanleiding van een noodgeval, absolute noodzaak of overmacht.

De infrastructuurbeheerder brengt de houder van de betrokken capaciteit daarvan zo snel mogelijk op de hoogte. De infrastructuurbeheerder stelt alles in het werk om de frequentie, de omvang en de duur van de storingen die het treinverkeer beïnvloeden te beperken.

De exploitatiebeperkingen en –mogelijkheden van rijpaden worden ter kennis gebracht van de kandidaten en in onderling overleg wordt naar alternatieven gezocht.

Wanneer de toegewezen rijpaden volledig onbruikbaar zijn en er geen enkele alternatieve oplossing kan worden uitgewerkt, kan de infrastructuurbeheerder zonder voorafgaande kennisgeving de betrokken rijpaden schrappen gedurende de tijd die nodig is om de infrastructuur te herstellen. Hij brengt de houder van de betrokken rijpaden daarvan op de hoogte.

Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de gebruiksovereenkomst en de capaciteitsovereenkomst, geven de storingen die het verkeer beïnvloeden geen recht op enige vergoeding aan de houder van de capaciteit door de infrastructuurbeheerder. De gebruiksheffing is verschuldigd voor de oorspronkelijk toegekende capaciteit, behalve in het geval van afschaffing van

het verkeer. Ingeval een gedeeltelijke afschaffing van het verkeer, is de gebruiksheffing slechts verschuldigd voor het effectieve gebruikte deel van de capaciteit.

De principes met betrekking tot de tarificatie van de gebruiksheffing in het geval van storingen, zijn beschreven in punt 6.4.1 van dit document.

4.8.2 Internationaal crisisbeheer

Indien er zich ernstige incidenten met een aanzienlijke internationale impact voordoen, is een internationale coördinatie van het incidentenbeheer vereist. Voor internationale storingen die langer dan 3 dagen duren en die een grote impact op het internationaal treinverkeer hebben, is het internationaal crisisbeheer van toepassing.

Goederencorridors treden op als faciliteerders voor het storingsbeheer en het communicatieproces. Zij hebben samen met de betrokken infrastructuurbeheerders omleidingsoverzichten en operationele scenario's uitgewerkt. Een verwijzing naar het omleidingsoverzicht en de scenario's is ook te vinden in hoofdstuk 5 van *Book 4* van het *Corridor Information Document* (zie punt 1.9 van deze netverklaring).

Bij grote internationale storingen op een lijn of in een voorziening wordt er overlegd met de infrastructuurbeheerders van de buurlanden, om het verkeer eventueel om te leiden, alsook voor het aanpassen of afschaffen van bepaalde ritten. Er wordt afgesproken welke treinen wanneer zullen rijden en via welke grensovergang. Er wordt ook een incident aangemaakt in TIS (zie punt 1.10.2), zodat de infrastructuurbeheerders van de buurlanden en de infrastructuurbeheerders van de betrokken goederencorridors ingelicht zijn. Op afgesproken uren zijn er telefoonconferenties waarbij de situatie wordt besproken en de afspraken waar nodig bijgesteld worden. In eerste instantie zullen de aanpassingen in real time gebeuren door *Traffic Control*. In een verdere fase zullen de aanpassingen gepubliceerd worden in een bulletin "treindienst".

De spoorwegondernemingen worden betrokken volgens de nationale procedures voor incidentenbeheer en zijn belast met de communicatie van specifieke treininformatie aan hun klanten.

Nadat er afgesproken is met de infrastructuurbeheerders van de buurlanden over hoe het verkeer zal verlopen zolang het incident aan de gang is, worden de spoorwegondernemingen ingelicht door Traffic Control over hun opties en over de beschikbare (eventueel herverdeelde) capaciteit. Op basis hiervan beslissen de spoorwegondernemingen hoe ze hun treinen zullen inleggen.

Meer details zijn beschreven in het *International Contingency Management Handbook*, dat te vinden is op:

www.rne.eu/wp-content/uploads/International_Contingency_Management_Handbook_final_v1.5.pdf

Dit handboek beschrijft enerzijds de normen die toelaten om het verkeer op zijn hoogst mogelijke capaciteit te behouden ondanks een internationale storing. Anderzijds verzekert het handboek transparantie inzake de status van de storing en de impact hiervan op de verkeersstromen voor alle relevante stakeholders in Europa. Het definieert eveneens storingsbeheer en communicatieprocessen die de nationale procedures voor incidentenbeheer aanvullen, om een betere internationale samenwerking tussen infrastructuurbeheerders en toewijzende instanties mogelijk te maken.

4.9 Aanvragen en toewijzen van lokale capaciteit

4.9.1 Beschrijving van de procedure

4.9.1.1 Indienen van de aanvragen voor lokale capaciteit

4.9.1.1.1 Algemene principes

Infrabel biedt de spoorwegonderneming de mogelijkheid om toegang te krijgen tot zijn bundels en tot het merendeel van de sporen en het materieel waaruit deze bestaan.

In bijlage F.1 worden alle sporen van de Infrabel-dienstvoorzieningen voorgesteld waartoe de spoorwegondernemingen toegang kunnen krijgen. Spoorwegondernemingen kunnen op voorhand de toegang vragen tot twee spoortypes:

- Sporen “reserveerbaar voor een lange periode” (SLP)

De sporen “reserveerbaar voor een lange periode” worden, in de mate van het mogelijke, toegewezen aan de spoorwegonderneming, voor de eerste toepassingsperiode van de dienstregeling. De toewijzing van deze sporen wordt automatisch verlengd voor de volgende toepassingsperiodes van de dienstregeling, tenzij een andere spoorwegonderneming (met name een nieuwe spoorwegonderneming of een bestaande spoorwegonderneming die een nieuwe trafiek verzekert) ook toegang tot deze sporen vraagt. In dat geval wordt de toewijzing van het spoor herbekeken volgens de principes die voornamelijk in punt 4.9.2 worden uiteengezet.

Om deze sporen voor de eerste toepassingsperiode van de dienstregeling te reserveren, dient de spoorwegonderneming haar reserveringsaanvragen in bij Infrabel uiterlijk op 31 augustus voorafgaand aan het begin van de dienstregeling. Hiervoor vult zij het formulier in bijlage B.1.5 in en stuurt dit per e-mail naar your.facilities@infrabel.be.

Reserveringsaanvragen voor dit spoortype vanaf de tweede toepassingsperiode van de dienstregeling moeten ten vroegste vanaf de afsluiting van de voorgaande toepassingsperiode en uiterlijk zes weken voor het begin van de toepassingsperiode worden ingediend per e-mail via het e-mailadres your.facilities@infrabel.be.

Voor de dienstregeling 2021 zijn volgende data van toepassing:

Uiterste datum om de aanvragen in te dienen	Start van de toepassingsperiode
31 augustus 2020	1 ^{ste} periode: 13 december 2020
21 december 2020	2 ^{de} periode: 1 februari 2021
22 februari 2021	3 ^{de} periode: 5 april 2021
2 mei 2021	4 ^{de} periode: 13 juni 2021
26 juli 2021	5 ^{de} periode: 6 september 2021

Infrabel bevestigt de ontvangst van de aanvraag binnen drie werkdagen na het verstrijken van de indieningstermijn. Indien het formulier niet volledig door de spoorwegonderneming werd ingevuld, vraagt Infrabel haar dit binnen de vijf werkdagen te doen. Zo niet wordt de aanvraag geweigerd.

Er werd een procedure opgesteld voor het beheer van de concurrerende aanvragen voor dit spoortype (zie punt 4.9.2).

– Processporen (PS)

De processporen, die voor een beperkte periode toegankelijk zijn voor de spoorwegonderneming, zijn niet reserveerbaar. De maximale bezettingstijd voor dit spoortype staat vermeld in bijlage F.1.

Infrabel biedt de spoorwegondernemingen de mogelijkheid om hun opmerkingen over de lijst F.1, en meer bepaald over het statuut dat aan de bundelsporen werd toegekend, mee te delen tijdens collectieve of bilaterale gesprekken tussen Infrabel en de spoorwegondernemingen. Infrabel past het statuut van de sporen of de maximale bezettingsduur van de "processporen" aan als het daartoe de mogelijkheid heeft en informeert de spoorwegondernemingen zo snel mogelijk via e-mail en op zijn website.

4.9.1.1.2 Bijzonder geval voor aanverwante spoorwegondernemingen

Een aanverwante spoorwegonderneming (ASO) is elke vereniging, maatschappij of rechtspersoon gerechtigd om rijpaden en/of lokale capaciteit aan te vragen voor verkeer van materieel op het net met homologatie - certificatie of toeristische ritten als doel.

Om een aanvraag voor lokale capaciteit in te dienen, moet de ASO het formulier in bijlage B.1.4 gebruiken. Afhankelijk van de keuze voor de dienstvoorziening waar het materieel geparkeerd wordt en/of de bewerkingen uitgevoerd worden, moet de ASO het formulier bezorgen aan het bureau "Operational Planning" van de Area die instaat voor het beheer van de desbetreffende dienstvoorziening. De lijst met de adressen van de bureaus "Operational Planning" kan bij Infrabel opgevraagd worden via your.facilities@infrabel.be.

Om lokale capaciteit in real time aan te vragen, dient de ASO zich direct te wenden tot de seinpost die de dienstvoorziening in kwestie beheert.

4.9.1.2 Toewijzing van lokale capaciteit

– Sporen "reserveerbaar voor een lange periode"

Infrabel wijst het spoor "reserveerbaar voor een lange periode" toe aan de spoorwegonderneming. Als er meerdere spoorwegondernemingen hetzelfde spoor vragen, past Infrabel een procedure voor het beheer van concurrerende aanvragen toe. Deze staat beschreven in punt 4.9.2.

Infrabel meldt via e-mail aan de spoorwegondernemingen welke sporen hen zijn toegekend en dit ten laatste:

- op 15 oktober voor de sporen die voor de eerste toepassingsperiode van de dienstregeling werden aangevraagd,
- vanaf de tweede toepassingsperiode: twee weken voor het begin van de periode.

Voor de dienstregeling 2021 zijn volgende data van toepassing:

Uiterste datum om aanvragen in te dienen	Uiterste datum voor de toekenning van de sporen	Start van de toepassingsperiode
31 augustus 2020	15 oktober 2020	1 ^{ste} periode: 13 december 2020

Uiterste datum om aanvragen in te dienen	Uiterste datum voor de toekenning van de sporen	Start van de toepassingsperiode
21 december 2020	18 januari 2021	2 ^{de} periode: 1 februari 2021
22 februari 2021	22 maart 2021	3 ^{de} periode: 5 april 2021
2 mei 2021	30 mei 2021	4 ^{de} periode: 13 juni 2021
26 juli 2021	23 augustus 2021	5 ^{de} periode: 6 september 2021

– Processporen

De processporen worden in real time toegekend door de seinpost na voorafgaande behandeling, wanneer het mogelijk is, door de bureaus “*Operational Planning*”. Tijdens deze toewijzing wordt, indien mogelijk, rekening gehouden met de behoeftes die opgenomen zijn in de *Book In*-aanvraag (zie punt 4.2.2.1.5) van de spoorwegonderneming of, in voorkomend geval, de kandidaat-niet-spoorwegonderneming.

De gegevens van de seinposten bevinden zich in de plaatselijke protocollen.

– Algemene regels

De reservatie van een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” geeft geen aanleiding tot een absolute verplichting van Infrabel om toegang te verlenen tot het spoor van die dienstvoorziening of rangeringen van en naar dat spoor toe te laten. Om operationele of technische redenen kan Infrabel een reservatie van lokale capaciteit wijzigen en een gelijkaardige alternatieve lokale capaciteit toewijzen.

Infrabel heeft ook het recht om het spoor te bezetten wanneer het onderhoud van de dienstvoorziening nodig is. In dat geval zal het ook de spoorwegonderneming een alternatief spoor voorstellen.

Elke spoorwegonderneming die materieel plaatst of laat plaatsen op een welbepaald spoor is hiervoor verantwoordelijk tot het materieel verwijderd wordt. Elk ander akkoord moet formeel worden meegedeeld aan Infrabel.

4.9.1.3 Wijziging van lokale capaciteit door de spoorwegonderneming

Elke aanvraag tot wijziging van een reservatie van een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” wordt toegestaan in overeenstemming met de bepalingen vermeld in punt 4.9.1.1.1.

4.9.1.4 Schorsing of wijzigen van lokale capaciteit door Infrabel

Infrabel kan de bezetting van een spoor schorsen of wijzigen wanneer:

- er zich een capaciteitsprobleem voordoet in de betrokken dienstvoorziening die kan uitmonden in een blokkering ervan;
- een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” nooit wordt gebruikt;
- een spoor onbeschikbaar moet gesteld worden vanwege operationele noodwendigheden, met name het onderhoud van de dienstvoorziening.

Indien Infrabel vaststelt dat een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” onderbenut is, neemt het contact op met de betrokken spoorwegonderneming om de situatie te analyseren en in overleg met deze onderneming te bepalen of de toewijzing van het spoor moet worden geschorst of gewijzigd.

4.9.1.5 Annulatie van lokale capaciteit

De spoorwegonderneming kan afzien van het gebruik van de sporen “reserveerbaar voor een lange periode”, die hem werden toegewezen. In dat geval dient hij dit zo spoedig mogelijk via email te melden aan Infrabel op het adres your.facilities@infrabel.be. Deze annulatie brengt geen kosten met zich mee voor de spoorwegonderneming.

De lokale capaciteit waarvan wordt afgezien, wordt beschouwd als opnieuw beschikbare capaciteit.

4.9.2 Coördinatieprocedure

Zoals hierboven al vermeld, past Infrabel een procedure toe voor het beheer van concurrerende aanvragen voor de sporen “reserveerbaar voor een lange periode” en dit nadat de voor de operationele doeleinden vereiste bezettingsaanvragen, in het bijzonder het onderhoud van de dienstvoorziening, werden toegekend.

Bij de behandeling van concurrerende aanvragen, met andere woorden, als ten minste twee spoorwegondernemingen hetzelfde spoor “reserveerbaar voor een lange periode” wensen te reserveren, past Infrabel een coördinatieprocedure toe die gebaseerd is op de dialoog tussen Infrabel en de betrokken spoorwegondernemingen, en eventueel de leveranciers van aanvullende en ondersteunende diensten indien ze in de betrokken dienstvoorziening worden aangeboden, om aan alle aanvragen te voldoen. Op verzoek van één of meer van de betrokken spoorwegonderneming(en) roept Infrabel een vergadering van alle partijen bijeen, onder voorbehoud van het akkoord van alle betrokken partijen. Tijdens deze procedure overweegt Infrabel, indien nodig, ook de mogelijkheid om operationele maatregelen te nemen die toelaten om een oplossing te vinden.

Indien er met deze coördinatieprocedure geen oplossing kan gevonden worden, stuurt Infrabel via e-mail een alternatief voorstel aan de betrokken spoorwegondernemingen, rekening houdend met de beschikbare capaciteiten in de gewenste dienstvoorziening, alsook de openbaredienstverplichtingen. In voorkomend geval wordt het bewijs van de openbaredienstverplichting door de spoorwegonderneming geleverd. Infrabel zal ook rekening houden met de volgende elementen, die in geen enkele volgorde van prioriteit worden vermeld:

- de door de spoorwegondernemingen geuite behoeften (bijv. lengte van het spoor, aanwezigheid van de nodige voorzieningen, ...);
- indien beschikbaar, door de spoorwegondernemingen gesloten vervoerscontracten.

In elk geval zorgt Infrabel ervoor dat elke spoorwegonderneming een minimumcapaciteit wordt gegarandeerd.

De spoorwegondernemingen dienen binnen de drie werkdagen na de verzending van het alternatieve voorstel door Infrabel dit af te wijzen of te bevestigen. Bij gebrek aan antwoord wordt het alternatieve voorstel als aanvaard beschouwd.

Infrabel doet zoveel alternatieve voorstellen als de beschikbare capaciteit toelaat. Als minimaal twee betrokken spoorwegondernemingen het (de) alternatieve voorstel(len) van Infrabel weigeren, zal Infrabel de aanvraag weigeren, de spoorwegondernemingen en het toezichthoudende orgaan hiervan op de hoogte brengen en wordt het spoor in kwestie een processpoor voor de volledige desbetreffende dienstregeling.

Indien Infrabel en de spoorwegonderneming het niet eens kunnen worden over een haalbaar alternatief, kan de laatstgenoemde een klacht indienen bij het toezichthoudende orgaan, die zich over de zaak buigt en, voor zover nodig, maatregelen neemt om ervoor te zorgen dat een passend

deel van de capaciteit wordt gegund aan de betrokken kandidaat, conform artikel 9, lid 5, van de Spoorcodex.

4.9.3 Toewijzing van lokale capaciteit voor onderhoud, vernieuwing en uitbreiding

4.9.3.1 Algemeen

Elke aanvraag voor een spoorbezetting door Infrabel met als doel het onderhoud van de dienstvoorziening of het parkeren van zijn rollend materieel om de werken mee uit te voeren in deze of in een nabijgelegen dienstvoorziening, heeft voorrang op elke andere reservatie.

4.9.3.2 Bijzondere bepalingen inzake massificatie spooronderhoud in de dienstvoorzieningen



Teneinde de nodige controles van de dienstvoorzieningen, alsook de daaraan gekoppelde onderhoudswerken op een veilige en efficiënte wijze te kunnen uitvoeren, kan Infrabel minstens vier keer per jaar autonoom beschikken over elke afzonderlijke dienstvoorziening en dit telkens voor een onafgebroken periode van minimum twaalf uur, op werkdagen, tijdens de werkuren. Hierbij kan het, afhankelijk van de aard van de werken, noodzakelijk zijn dat een deel van de sporen in

de dienstvoorziening vrijgemaakt moet worden ten behoeve van Infrabel. Deze vrijmaking wordt weliswaar beperkt tot maximaal de helft van de dienstvoorziening. De wagons die eventueel geparkeerd zijn in het andere deel van de dienstvoorziening, zullen niet toegankelijk zijn gedurende de hierboven vermelde periode. Infrabel zal dergelijke werken en de reden waarom het noodzakelijk is om de sporen vrij te maken, ten minste negentig kalenderdagen op voorhand kenbaar maken.

In deze omstandigheden engageert Infrabel zich om tijdens deze onderbrekingen de werken optimaal te organiseren en te groeperen. Hierdoor zal het aantal tussenkomsten tussen twee interventies met een belangrijke impact op de capaciteit sterk beperkt worden, hetgeen ten goede komt aan de bedrijfszekerheid van de dienstvoorziening.

Deze bepalingen zijn niet van toepassing bij dringende interventies en spoorvernieuwingswerken.

4.9.3.3 Mededelingen aan kandidaten over de geplande werkzaamheden in de dienstvoorzieningen

De communicatie over de werken in de dienstvoorzieningen verloopt volgens dezelfde bepalingen als de communicatie over de werken op de lijnen (zie punten 4.5.4 en 4.5.5).

4.9.4 Maatregelen wegens niet-gebruik

De heffing voor de toegang tot de dienstvoorzieningen wordt aangerekend volgens de bepalingen die beschreven staan in punt 6.4.1.

Het niet-gebruik van een processpoor of een spoor “reserveerbaar voor een lange periode” brengt voor de kandidaat echter geen kosten met zich mee.

4.9.5 Buitengewoon vervoer en vervoer van gevaarlijke goederen

4.9.5.1 Buitengewoon vervoer

Wanneer het voorzien is dat een buitengewoon vervoer in een dienstvoorziening geparkeerd zal worden, maar dit vervoer vanwege zijn omvang één of meerdere sporen hindert aan weerszijden van het spoor dat het in die dienstvoorziening zal bezetten, moet de kandidaat ervoor zorgen dat hij alle nodige informatie aan Infrabel heeft verstrekt om het buitengewoon vervoer veilig te kunnen parkeren.

4.9.5.2 Vervoer van gevaarlijke goederen

De capaciteitsaanvraag wordt verwerkt conform punt 2.6.

4.9.6 Bijzondere maatregelen bij storing

Wanneer de bezetting van het spoor door het rollend materieel afwijkt van hetgeen dat overeenstemt met de toegewezen capaciteit, past Infrabel de capaciteitsverdeling aan teneinde zo snel mogelijk tot een capaciteitsgebruik te komen dat overeenkomt met de toegewezen capaciteit.

De toegewezen capaciteit kan door Infrabel worden gewijzigd:

- ofwel naar aanleiding van noodzakelijke werken om de normale toestand te herstellen na een storing gedurende de bezetting van het spoor door rollend materieel ingevolge een technisch defect of een ongeval op de spoorweginfrastructuur;
- ofwel naar aanleiding van een noodgeval, absolute noodzaak of overmacht.

Infrabel brengt de houder van de betrokken capaciteit daarvan zo snel mogelijk op de hoogte. Infrabel stelt alles in het werk om de frequentie, de omvang en de duur van de storingen die de bezetting van het spoor door rollend materieel beïnvloeden te beperken.

De exploitatiebeperkingen en –mogelijkheden van lokale capaciteit worden ter kennis gebracht van de spoorwegondernemingen en in onderling overleg wordt naar alternatieven gezocht.

Als de toegewezen capaciteit volledig onbruikbaar is en er geen enkele alternatieve oplossing kan worden uitgewerkt, kan Infrabel zonder voorafgaande kennisgeving de betrokken lokale capaciteit schrappen gedurende de tijd die nodig is om de dienstvoorziening te herstellen. Hij brengt de houder van de lokale capaciteit daarvan op de hoogte.

Zonder afbreuk te doen aan de bepalingen van de gebruiksovereenkomst en de capaciteitsovereenkomst, geven de storingen die de bezetting van het spoor door rollend materieel beïnvloeden geen recht op enige vergoeding aan de houder van de capaciteit door Infrabel. De gebruiksheffing is verschuldigd voor de oorspronkelijk toegekende capaciteit, behalve in het geval van afschaffing van de toegewezen lokale capaciteit. Ingeval een gedeeltelijke afschaffing van de toegewezen lokale capaciteit, is de gebruiksheffing slechts verschuldigd voor het effectieve gebruikte deel van de capaciteit.

4.9.7 Andere

4.9.7.1 Overbelaste zones: definitie, prioriteitscriteria en toewijzingsprocedure in die zones

Conform de huidige wetgeving, zijn de criteria vermeld in punt 4.4.3 niet van toepassing voor de lokale capaciteit.

4.9.7.2 Impact van de kaderovereenkomsten

Deze kaderovereenkomsten zijn niet van toepassing bij de reservatie van lokale capaciteit.

5. Diensten

5.1 Inleiding

5.1.1 Categorieën van diensten

Conform artikel 9 van de Spoorcodex verlenen Infrabel en de andere exploitanten van dienstvoorzieningen verbonden aan de spoorweginfrastructuur (en dienstverleners), diensten aan de spoorwegondernemingen en in voorkomend geval aan de kandidaten-niet-spoorwegondernemingen. Deze zijn onderverdeeld in vier categorieën:

- De **minimumdiensten** conform de Spoorcodex bijlage I, punt 1
Alleen de infrastructuurbeheerder biedt op een niet-discriminerende en transparante manier de minimumdiensten aan aan de kandidaten.
- De **toegang via het spoornet tot de dienstvoorzieningen**, conform de Spoorcodex bijlage I, punt 2 en het **verlenen van diensten** in deze voorzieningen
Infrabel biedt de kandidaten, in voorkomend geval, zijn diensten aan op een niet-discriminerende en transparante wijze.
Eveneens leveren de andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners aan alle spoorwegondernemingen en in voorkomend geval aan kandidaten-niet-spoorwegondernemingen op een niet-discriminerende wijze toegang, met inbegrip van toegang via het spoor, tot hun voorzieningen en tot de diensten verleend in deze voorzieningen.
De verzoeken kunnen enkel afgewezen worden indien er haalbare spoorwegalternatieven zijn binnen aanvaardbare economische voorwaarden.
- De **aanvullende diensten** conform de Spoorcodex bijlage I, punt 3
Indien Infrabel aanvullende diensten verleent, dienen deze diensten op niet-discriminerende wijze verleend te worden.
Hetzelfde geldt voor de andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners.
- De **ondersteunende diensten** conform de Spoorcodex bijlage I, punt 4
De spoorwegondernemingen en in voorkomend geval de kandidaten-niet-spoorwegondernemingen kunnen aan Infrabel of aan andere leveranciers vragen om ondersteunende diensten te verlenen. Indien Infrabel beslist om deze diensten te verlenen, moet het dit doen op een niet-discriminerende manier.
Hetzelfde geldt voor de andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners.

5.1.2 Diensten verleend door Infrabel

Infrabel heeft vijf specifieke diensten ontwikkeld voor de spoorwegondernemingen en in voorkomend geval kandidaten-niet-spoorwegondernemingen:

1.  **YourMoves** : rijpaden (minimumdiensten);
2.  **YourFacilities** : lokale capaciteit (toegang tot de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze dienstvoorzieningen);

3. **// YourPower** INFRABEL : transport en distributie van tractiestroom door Infrabel (minimumdiensten), overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom (aanvullende diensten), levering van tractiestroom (aanvullende diensten);
4. **// YourXXL** INFRABEL : studies voor buitengewoon vervoer (aanvullende diensten);
5. **// YourTechnicalControl** INFRABEL : technische controle van het materieel dat gebruikt wordt voor de ritten buiten rijpad (ondersteunende diensten).

De verschillende diensten aangeboden door Infrabel worden gedetailleerd in de punten 5.2 tot en met 5.5 hieronder. De infrastructuur die ter beschikking staat van de spoorwegondernemingen en in voorkomend geval de kandidaten-niet-spoorwegondernemingen, wordt gedetailleerd in hoofdstuk 3.

De minimumdiensten, de toegang via het spoor tot de dienstvoorzieningen en de diensten verleend in deze voorzieningen (rangeer-, vormings- en parkeersporen), en het gebruik ervan, zijn gedekt door de infrastructuurgebruiksheffing. De andere diensten die vermeld worden in punt 5.1.1 zijn onderhevig aan aparte heffingen. De verschillende heffingen worden beschreven in hoofdstuk 6.



De specifieke voorwaarden voor het gebruik van de diensten aangeboden door Infrabel, zijn in voorkomend geval beschreven in één van de volgende documenten: enerzijds de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst (zie punten 2.3.1.1 en 2.3.2) of anderzijds het plaatselijk protocol (zie punt 2.3.1.2). De facturatievoorwaarden zijn opgenomen in de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst.

Daarnaast ontwikkelde Infrabel ook twee specifieke diensten voor de industriële ondernemingen, die echter niet verder uitgewerkt worden in deze netverklaring. Meer informatie is beschikbaar op <https://infrabel.be/nl/industrieen>:

1. **// YourTracks** INFRABEL : voorbehouden sporen;
2. **// YourConnection** INFRABEL : spoorverbindingen.

5.1.3 Diensten verleend door andere exploitanten van dienstvoorzieningen en/of dienstverleners

De dienstvoorzieningen verbonden aan het spoornet van Infrabel en geëxploiteerd door derden zijn opgelijst in bijlage E.2 van dit document.

5.2 Minimumdiensten

Zoals hierboven beschreven biedt de infrastructuurbeheerder als enige de minimumdiensten aan. Deze zijn inbegrepen in de diensten **// YourMoves** INFRABEL (rijpaden, zie details hoofdstuk 4) en **// YourPower** INFRABEL (tractiestroom), zij het slechts gedeeltelijk.

Het minimale prestatiepakket omvat:

- de behandeling van de aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- het recht gebruik te maken van de toegewezen capaciteit;
- het gebruik van aansluitingen en wissels op het net;
- de treinverkeersleiding met inbegrip van de seingeving, de regeling, de controle van het verkeer, de communicatie en de levering van gegevens over treinbewegingen;
- het gebruik van elektrische voedingsinstallaties ten behoeve van de tractie;
- alle overige gegevens die nodig zijn om de dienst waarvoor capaciteit toegekend is, tot stand te brengen of te exploiteren.

5.3 Toegang tot de dienstvoorzieningen en het verlenen van diensten in deze voorzieningen

De infrastructuurbeheerder staat toegang tot de dienstvoorzieningen die hij exploiteert toe via zijn publiek netwerk ( **YourFacilities** ).

5.3.1 Toegang tot de dienstvoorzieningen

5.3.1.1 Reizigersstations

Infrabel exploiteert geen reizigersstations.

In overeenstemming met bijlage 23 van de Spoorcodex, maken de perrons daarentegen deel uit van de infrastructuur van Infrabel, aan wie toegang tot de perrons dient gevraagd te worden via een capaciteitsaanvraag. Bijlage D.4 bevat de stations die uitgerust zijn met reizigersperrons, alsook de lengte van deze perrons.

5.3.1.2 Terminals voor het goederenverkeer

Infrabel exploiteert geen goederenterminals.

5.3.1.3 Rangeer- en vormingsstations

Infrabel exploiteert verschillende bundels voor het vormen en rangeren van treinen, alsook voor het parkeren van rollend materieel. De lijst van deze bundels is terug te vinden in bijlage E.2 van dit document. De technische uitrusting is opgenomen in bijlage F.1 en bijlage D.7 toont de openingstijden van de bundels.

Voor toegang tot de bundels is de voorafgaande ondertekening van een lokaal protocol vereist (zie punt 2.3.1.2).

Voor het eigenlijke gebruik van de bundels dient de dienst  **YourFacilities**  te worden aangewend.

In het specifieke geval van de trieerinstallatie Antwerpen-Noord worden de toepasselijke principes uiteengezet in bijlage E.5.

5.3.1.4 Bundels voor het parkeren

Zie punt 5.3.1.3.

5.3.1.5 Installaties voor onderhoud

Infrabel exploiteert geen installaties voor het onderhoud van rollend materieel.

5.3.1.6 Technische voorzieningen

Infrabel stelt verschillende technische voorzieningen ter beschikking in zijn dienstvoorzieningen (en meer bepaald in zijn bundels, zie punt 5.3.1.3). De lijst met deze technische voorzieningen en hun locatie is opgenomen in bijlage F.1.

5.3.1.7 Zee- en binnenhavenvoorzieningen

Infrabel exploiteert geen zee- en binnenhavenvoorzieningen.

5.3.1.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

Infrabel exploiteert geen hulp- en ondersteuningsvoorzieningen.

5.3.1.9 Tankvoorzieningen

Infrabel stelt aan de spoorwegondernemingen een tankplatform zonder vaste tankinstallaties ter beschikking in Genk.

5.3.2 Verlenen van diensten in de dienstvoorzieningen

5.3.2.1 Reizigersstations

Niet van toepassing.

5.3.2.2 Terminals voor het goederenverkeer

Niet van toepassing.

5.3.2.3 Rangeer- en vormingsstations

Infrabel stelt geen personeel ter beschikking voor het rangeren en vormen van treinen en ook niet voor het parkeren van rollend materieel. Daarentegen voert Infrabel bepaalde operaties uit vanop de seinposten (beheer van de sporen in de bundels, bediening van de spoorremmen, ...). Meer informatie over de taken van Infrabel vanop de seinposten zijn terug te vinden in het eerste deel van plaatselijke protocollen (zie punt 2.3.1.2).

Het is mogelijk voor derden om onder bepaalde voorwaarden diensten aan te bieden in de bundels van Infrabel. Alle informatie hierover is verkrijgbaar bij Infrabel.

5.3.2.4 Bundels voor het parkeren

Zie punt 5.3.2.3.

5.3.2.5 Installaties voor onderhoud

Niet van toepassing.

5.3.2.6 Technische voorzieningen

Zie punt 5.3.2.3.

5.3.2.7 Zee- en binnenhavenvoorzieningen

Niet van toepassing.

5.3.2.8 Hulp- en ondersteuningsvoorzieningen

Niet van toepassing.

5.3.2.9 Tankvoorzieningen

Infrabel levert geen brandstof voor het bevoorraden van dieselloftuigen.

5.4 Aanvullende diensten

5.4.1 Levering van tractiestroom

De infrastructuurbeheerder biedt aan alle kandidaten de levering van stroom aan voor de tractie van de treinen indien zij dit wensen. Naar aanleiding van de omzetting van de Europese elektriciteitsrichtlijn 2009/72/EG naar Belgisch recht kunnen de kandidaten eveneens hun eigen energieleverancier kiezen (voor meer informatie zie bijlage F.5). De wettelijke bepalingen betreffende de elektriciteitsmarkt zijn terug te vinden in de wet van 8 januari 2012 *tot wijziging van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt* en de wet van 12 april 1965 *betreffende het vervoer van gasachtige produkten en andere door middel van leidingen*.

Voor de elektriciteitsvoorziening koopt Infrabel de elektriciteit op voorhand aan. Daarbij wordt rekening gehouden met volgende doelstellingen:

- de energiebevoorrading verzekeren;
- plotse prijsschommelingen vermijden;
- de kandidaten toelaten om op voorhand de prijs in te schatten;
- een zo laag mogelijke prijs bekomen.

Voor de levering van elektriciteit door Infrabel is volgens de elektriciteitswetgeving een mandaat nodig. Omdat Infrabel bij de start van de aankoopprocedure het te leveren volume moet kennen, wordt aan de kandidaten die een belangrijke invloed hebben op het te leveren volume, dit mandaat bij aanvang van de aankoopprocedure gevraagd. Voor de andere kandidaten wordt dit mandaat geleverd via de gebruiksovereenkomst of de capaciteitsovereenkomst. Een kandidaat oefent een belangrijke invloed uit op het te leveren volume van zodra hij 2,5 procent van het geschat aan te kopen volume verbruikt.

5.4.2 Overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom

Elektriciteit voor tractiestroom stroomt niet alleen door het transportnetwerk dat onder de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder valt en dat alle elektrische installaties van het spoorwegnet omvat. Deze elektriciteit maakt ook gebruik van de transport- en distributienetwerken van de publieke beheerders van het netwerk. Infrabel speelt een centraliserende rol in het beheer van deze overige transport- en distributiediensten en betaalt de facturen aan de publieke beheerders van het elektriciteitsnetwerk.

Vervolgens factureert Infrabel de kosten (zie punt 6.3.4.2) door aan de kandidaten die tractiestroom gebruiken, ongeacht of zij tractiestroom verkrijgen van de infrastructuurbeheerder of van een andere leverancier (zie punt 5.4.1).

5.4.3 Diensten voor treinen

Om de rijtuigen voor te verwarmen, te koelen of om ze tijdens vriesperiodes op een positieve temperatuur te houden stelt Infrabel vaste installaties voor 3kV energievoorziening ter beschikking van de spoorwegondernemingen.

Deze vaste installaties zijn voorzien van sleutels en mogen enkel gebruikt worden door personeel van de spoorwegonderneming dat een specifieke vorming heeft ontvangen. Infrabel stelt daarvoor een

handleiding ter beschikking op de *Business Corner*. Het geeft, op verzoek, één keer per jaar een opleiding aan de verantwoordelijke van de spoorwegonderneming, die vervolgens zijn eigen personeel kan vormen. Een spoorwegonderneming die zijn lesgever wil inschrijven, neemt hiervoor vóór 30 juni van het lopende jaar contact op met zijn *Key Account Manager*.

Er wordt geen personeel van de infrastructuurbeheerder ter beschikking gesteld voor het gebruik van de vaste installaties voor 3 kV-energievoorziening voor rijkstugren.

Enkel het personeel van de Technische Diensten van de infrastructuurbeheerder mag deze installaties onderhouden en herstellen.

Het gebruik van de stroom voor de verwarming van de rijkstugren is inbegrepen in de dienst  **YourPower** INFRABEL.

5.4.4 Diensten voor buitengewoon vervoer en gevaarlijke goederen

5.4.4.1 Diensten voor buitengewoon vervoer **YourXXL** INFRABEL

Ieder buitengewoon spoorwegvervoer (definitie zie punt 2.5) dient door een studie te worden voorafgegaan om de vergunningsvoorwaarden te bepalen, met uitzondering van gecombineerd vervoer.

Bijgevolg dient een kandidaat die een buitengewoon vervoer wenst te organiseren, een aanvraag in te dienen bij Infrabel (I-CBE.144 *Exceptional transports*, zie punt 1.8.1) met behulp van de UIC-fiche 502, die beschikbaar is op volgende site: www.uic.org.

Meer informatie over de aanvraagprocedure voor buitengewoon vervoer is terug te vinden in de bijlage F.3 en op de *Business Corner*.

5.4.4.2 Speciale prestaties in geval van een incident waarbij gevaarlijke goederen betrokken zijn

Om de gevolgen van een ongeval en/of incident bij het vervoer van gevaarlijke goederen (met uitzondering van de stoffen van klasse 1 en 7 van het RID) per spoor tot een minimum te beperken, heeft Infrabel overeenkomsten gesloten met BASF Antwerpen N.V. en INOVYN S.A. uit Jemeppe-sur-Sambre. Deze overeenkomsten voorzien dat, in het geval van een incident waar gevaarlijke goederen bij betrokken zijn, Traffic Control bijstand kan vragen van interventieploegen die gespecialiseerd zijn in incidenten met gevaarlijke goederen en beschikken over aangepast materieel.

5.5 Ondersteunende diensten

5.5.1 Toegang tot het telecommunicatienetwerk

Om zijn prioritaire veiligheids- en verkeersfuncties te beschermen, geeft Infrabel de kandidaten geen toegang tot het GSM-R-netwerk voor andere toepassingen.

5.5.2 Levering van aanvullende informatie

Naast de informatie die nodig is voor de uitvoering of de exploitatie van de dienst waarvoor de capaciteit is toegekend, verstrekt Infrabel verscheidene inlichtingen aan de kandidaten, onder meer via de *Business Corner*.

5.5.3 Technische keuring van het rollend materieel **YourTechnicalControl** INFRABEL

Infrabel is belast met de technische keuring van het rollend materieel dat ingezet wordt op zijn spoorweginfrastructuur voor ritten buiten rijpad, conform het koninklijk besluit van 23 mei 2013 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel zonder het gebruik van

rijpaden en op het veiligheidspersoneel dat handelingen uitvoert met betrekking tot de bediening van een installatie of van een private spooraansluiting. Daartoe verstrekt het een attest van technische keuring. De contactgegevens van het betrokken bureau staan in punt 1.8.1.

De spoorwegonderneming vraagt vooraf aan de betrokken *I-TO Area* de gewenste reismwegen aan samen met de technische keuring van het betrokken rollend materieel via het aanvraagformulier voor reismwegen in het kader van ritten buiten rijpad. De *I-TO Areas* (bijlage D.9) stellen dit formulier ter beschikking.

Door de technische keuring verzekert Infrabel zich ervan dat het materieel:

- beantwoordt aan de technische vereisten zoals voorzien door de wet;
- in staat is de veiligheidsuitrustingen te lezen die zich op de voorziene reismwegen bevinden;
- detecteerbaar is door de verschillende detectiemiddelen die zich op de voorziene reismwegen bevinden;
- geen materiele schade of storingen kan veroorzaken aan de installaties.

Infrabel biedt geen diensten aan voor de schouwing van het rollend materieel. Voor deze dienst worden de kandidaten verzocht contact op te nemen met de “met onderhoud van spoorvoertuigen belaste entiteiten” (OBE) (zie bijlage F.5).

5.5.4 Diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations

Infrabel exploiteert geen diensten in verband met ticketverkoop in de reizigersstations.

5.5.5 Voorzieningen voor groot onderhoud

Infrabel stelt geen voorzieningen ter beschikking voor groot onderhoud voor hogesnelheidstreinen of andere types rollend materieel waarvoor specifieke voorzieningen nodig zijn.

6. Heffingen

Dit hoofdstuk behelst uitsluitend de heffingen die door Infrabel worden gehanteerd. Deze heffingen zijn verschuldigd door de partij die van de dienst gebruik maakt, d.w.z. de kandidaat, ongeacht of deze al dan niet een spoorwegonderneming is.

Voor informatie over de geldende tarieven van andere exploitanten van op het Belgische spoornet aangesloten dienstvoorzieningen en van dienstverleners, worden de kandidaten verzocht contact op te nemen met deze exploitanten en dienstverleners, waarvan de voorzieningen opgelijst staan in bijlage E.2 van dit document.

6.1 Tarificatieprincipes

6.1.1 Heffingen

Het gebruik van het Belgische spoorwegnet geeft aanleiding tot de inning door Infrabel van heffingen. De principes van deze heffingen zijn gebaseerd op de volgende Europese wetgevingen:

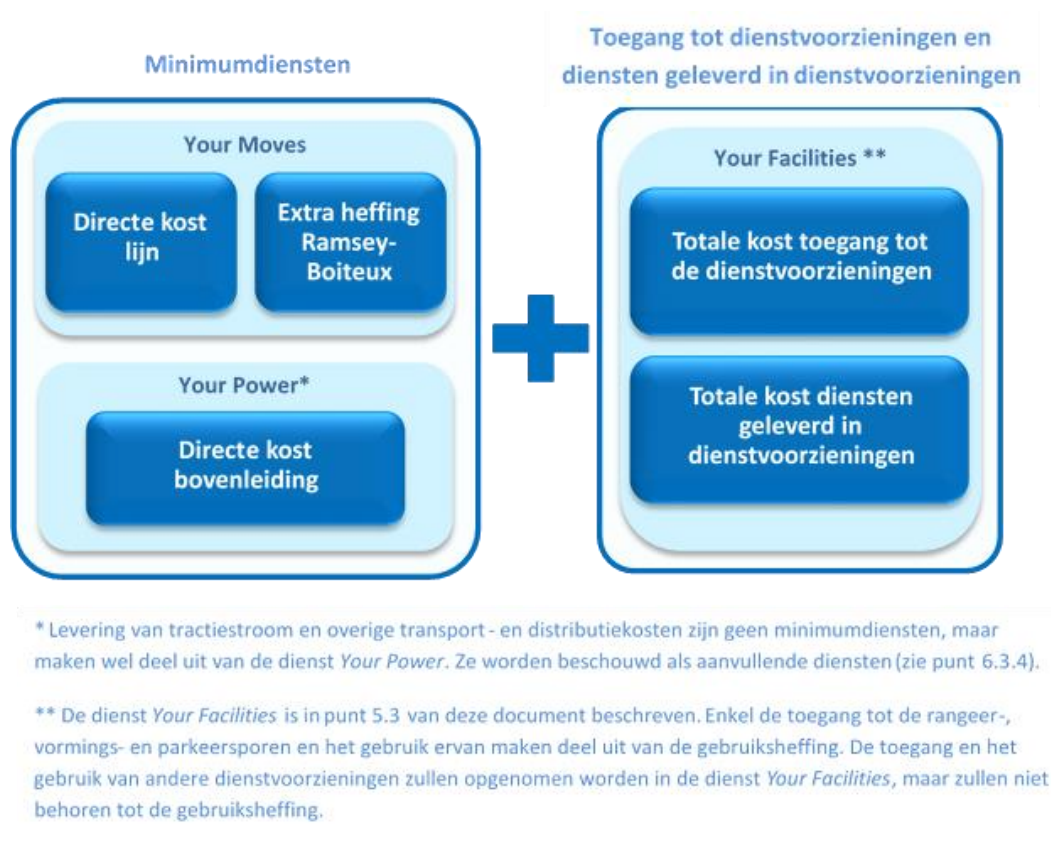
- Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21/11/2012 *tot instelling van één Europese spoorwegruimte*;
- Uitvoeringsverordening 2015/909 van de Commissie van 12/06/2015 *betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien*.

Het wettelijk kader voor deze heffingen is in de Belgische wetgeving vastgelegd in de Spoorcodex en het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur*.

Het wettelijke kader schrijft onder meer voor dat de tarificatie van de minimumdiensten gebaseerd dient te zijn op het beginsel van de directe kosten, eventueel aangevuld met extra heffingen. Bovendien mag de vergoeding voor de toegang tot het spoor in dienstvoorzieningen en voor de verlening van diensten in deze voorzieningen niet hoger zijn dan de kosten die nodig zijn om deze diensten te verrichten vermeerderd met een redelijke winst. Dit beginsel is ook van toepassing wanneer de aanvullende en ondersteunende diensten door slechts één leverancier worden aangeboden.

6.2 Samenstelling van de gebruiksheffing

De heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur omvat de minimumdiensten, de toegang via het spoorwegnet tot bepaalde dienstvoorzieningen (rangeer-, vormings- en parkeer sporen) en de diensten die in deze voorzieningen worden verleend. Ze bestaat uit de volgende componenten:



De belangrijkste principes van de gebruiksheffing zijn:

- het garanderen van de toegang voor kandidaten op een niet-discriminerende en transparante manier;
- de inachtneming van de exploitatiekosten van de infrastructuur, de vraag- en aanbodkenmerken en de vereisten voor een optimaal gebruik van het Belgisch spoorwag.

Infrabel bepaalt de regels voor de berekening en de modaliteiten voor betaling van de gebruiksheffing volgens de principes die zijn vastgelegd in het bovenvermelde koninklijk besluit van 19 juli 2019.

Overeenkomstig artikel 50, paragraaf 2 van de Spoorcodex en binnen de grenzen van artikel 42 van de Spoorcodex kan de infrastructuurbeheerder een heffing opleggen voor het capaciteitsgebrek van een welbepaald segment van de infrastructuur tijdens periodes van overbelasting, in de zin van artikel 41 van de Spoorcodex. Er is echter momenteel geen specifieke heffing voorzien in het geval van overbelaste infrastructuur.

De onderstaande tabel toont de al dan niet van toepassing zijnde parameters per verkeerstype. De details over de tarificatie van de minimumdiensten, de toegang tot de dienstvoorzieningen en de diensten die in dienstvoorzieningen worden verleend, worden respectievelijk in de punten 6.3.1, 6.3.2 en 6.3.3 beschreven.

BR - LR	Vervoerstype	Parameters				
		Directe kost lijn	Directe kost bovenleiding	Extra heffing Ramsey-Boiteux	Totale kost toegang tot de dienstvoorzieningen	Totale kost diensten geleverd in dienstvoorzieningen
BR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X	X	X	X	X
	Goederenvervoer (Hkm)	X	X		X	X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)	X	X		X	X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)					
LR	Reizigersvervoer (HkvOdv, HkvNOdv, Hst)	X	X			X
	Goederenvervoer (Hkm)	X	X			X
	Overige treinen (HkvOther/HkmOther)	X	X			X
	Toeristische organisaties (HkvTo/HkmTo)					

Met BR = beladen ritten en LR = losse ritten (voor toelichting zie de RDEI 441 – *De treinen*). De directe kost bovenleiding is enkel van toepassing op de effectieve treinkilometers van treinen die tractie-energie gebruiken. Zie punt 6.3.1.3.1 voor de toeristische organisaties.

6.3 Tarificatie

6.3.1 Minimumdiensten

De minimumdiensten worden beschreven in punt 5.2. Ze zijn inbegrepen in de dienst (rijpaden, zie details in hoofdstuk 4) en een deel van de dienst (tractie-energie).

De Spoorcodex schrijft een tarificatie van minimumdiensten voor op basis van het beginsel van de directe kosten, d.w.z. de kosten die rechtstreeks toe te schrijven zijn aan de exploitatie van de spoorwegdienst. Wanneer de markt zich hiertoe leent, kan de infrastructuurbeheerder, om de volledige kosten te recupereren, ook extra heffingen aanrekenen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentie van de spoorwegmarktsegmenten gewaarborgd blijft. Infrabel heeft bijgevolg zes marktsegmenten geïdentificeerd:

- diensten voor reizigersvervoer onderworpen aan een openbardienstverplichting (HkvOsp);
- diensten voor commercieel reizigersvervoer (HkvNOsp);
- diensten voor goederenvervoer (Hkm);
- diensten voor commercieel geëxploiteerd hogesnelheidspersonenvervoer (Hst);
- overige treinen (HkvOther/HkmOther): aangemelde instanties, technische treinen, personeelstreinen, ontijzelingstreinen, treinen voor het verplaatsen van materieel tussen voorzieningen;
- toeristische organisaties (HkvAt/HkmAt).

De definities van deze marktsegmenten zijn opgenomen in bijlage A.1.

6.3.1.1 Your Moves

6.3.1.1.1 Directe kost lijn

Met de directe kosten van de lijn worden “de kosten die rechtstreeks toe te schrijven zijn aan de exploitatie van de spoorwegdienst” bedoeld, d.w.z. de kosten die rechtstreeks toe te schrijven zijn aan het treinverkeer. Ze dekken de marginale kosten van onderhoud, exploitatie en vernieuwing van de sporen (met uitzondering van elektrische installaties).

Deze heffing is van toepassing op alle marktsegmenten met uitzondering van de toeristische organisaties (zie punt 6.3.1.3.1). Deze heffing is evenmin van toepassing op tests van infrastructuur buiten commerciële dienst (zie punt 6.3.1.3.2).

De heffing wordt berekend aan de hand van onderstaande formule:

$$DK_{Lijn} = dk_{lijn} * \sum_i l_i$$

Met:

- dk_{lijn} : de coëfficiënt van de unitaire directe kost lijn, uitgedrukt in €/trein-km;
- l_i : de lengte van sectie “i” die door de trein wordt doorlopen, uitgedrukt in km.

De coëfficiënt van de unitaire directe kost lijn is opgenomen in bijlage F.2.

6.3.1.1.2 Extra heffing Ramsey-Boiteux

De extra heffing Ramsey-Boiteux laat Infrabel toe om zijn kosten volledig te dekken. Deze toeslag wordt berekend volgens de regel van de inverse elasticiteit van de vraag, d.w.z. het principe dat marktsegmenten met een hoge prijsgevoeligheid een lager bedrag betalen dan marktsegmenten met een lage prijsgevoeligheid.

Deze extra heffing, die bovenop de directe kosten komt, is afhankelijk van drie elementen:

- het marktsegment;

Op dit moment is deze heffing alleen van toepassing op reizigerstreinen (HkvNOsp, HkvOsp et Hst). Andere marktsegmenten (Hkm, HkvOther/HkmOther, HkvAt/HkmAt), treinen die testen uitvoeren op infrastructuur buiten commerciële dienst en losse ritten zijn vrijgesteld.

- de periode waarin de trein rijdt;

Een lijnsectie wordt doorlopen tijdens:

- daluren: op weekdagen, van 19.00 u. tot 5.59 u. inbegrepen;
- normale uren: op weekdagen, van 9.00 u. tot 14.59 u. inbegrepen;
- nacht in het weekend: zaterdag, zondag en feestdagen, van 19.00 u. tot 5.59 u. inbegrepen;
- dag in het weekend: zaterdag, zondag en feestdagen, van 6.00 u. tot 18.59 u. inbegrepen;
- piek: op weekdagen, van 6.00 u. tot 8.59 u. inbegrepen en van 15u tot 18u59 inbegrepen, als dit niet onder de hyperpiek valt;
- hyperpiek: als de trein¹ zich op werkdagen tussen 8.00 u. en 8.59 u. inbegrepen of tussen 16.00 u. en 16.59 u. inbegrepen op een van de karakteristieke punten (PTKAR's) voor in- en uitgang van een lijnsectie van de Noord-Zuidverbinding² bevindt, voor of na het passeren van een van de zes lijnen van de Noord-Zuidverbinding³. Om de hyperpiekperiode te bepalen zijn per segment volgende kenmerken van toepassing:
 - Voor het segment HkvOsp, in het geval een lijnsectie in een hyperpiekperiode valt, worden alle lijnsecties van de rit tussen 6.00 u. en 8.59 u. inbegrepen of tussen 15.00 u. en 18.59 u. inbegrepen als hyperpiek beschouwd;

¹ Ongeacht of het gaat om het vertrek- of aankomsttijdstip van de betreffende PTKAR

² Dat wil zeggen, de PTKAR Brussel-Zuid, Brussel-Zuid-Rooster NZV of Brussel-Noord.

³ Namelijk de lijnen 0/1, 0/2, 0/3, 0/4, 0/5 en 0/6.

- Voor de segmenten HkvNOsp en Hst is het hyperpiektarief enkel van toepassing op de sectie van de rit tussen de karakteristieke punten voor in- en uitgang van de Noord-Zuidverbinding.

De weekendperiode loopt van zaterdag 00.00 u. tot zondag 23.59 u. inbegrepen.

- de densiteit van de doorlopen lijnen

De densiteit van een lijn komt overeen met het werkelijk aantal gereden treinkilometers van de reizigerssegmenten (Hkv en Hst) per kilometer van die lijn. De verdeling van de verschillende densiteitsklassen is als volgt:

- zeer laag : [0,10.000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- laag : [10.000, 20.000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- matig : [20.000, 30.000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- hoog : [30.000, 40.000[jaarlijkse trkm/km lijn;
- zeer hoog / Noord-Zuidverbinding (NZV) : [40.000, +∞[jaarlijkse trkm/km van de lijn.

De formule voor de berekening van extra heffing Ramsey-Boiteux is:

$$MU_{RB} = \sum_i (l_i * mu_{rb_{jlm_i}})$$

Met:

- $mu_{rb_{jlm_i}}$: de coëfficiënt van de extra heffing Ramsey-Boiteux die afhankelijk is van het segment “j”, de densiteitsklasse “l” waartoe sectie “i” behoort en de periode “m” waarin de sectie “i” wordt doorlopen (deze coëfficiënt wordt uitgedrukt in €/trein-km);
- l_i : de lengte van de sectie “i” die door de trein wordt doorlopen, uitgedrukt in km.

De coëfficiënten voor de extra heffing Ramsey-Boiteux zijn opgenomen in bijlage F.2.

6.3.1.2 Directe kost bovenleiding

De directe kost bovenleiding dekt het gebruik van de elektrische voedingsinstallatie ten behoeve van de tractie. Deze component is van toepassing op de werkelijk gereden treinkilometers van de treinen die tractie-energie gebruiken.

Deze heffing is van toepassing op alle marktsegmenten met uitzondering van de toeristische organisaties (zie punt 6.3.1.3.1). Deze heffing is evenmin van toepassing op testen op infrastructuur buiten commerciële dienst (zie punt 6.3.1.3.2).

De berekening gebeurt met onderstaande formule:

$$DK_{BOV} = dk_{bov} * E$$

Met:

- dk_{bov} : directe kost eigen aan elektrische treinen, uitgedrukt in €/MWh verbruikt;
- E : elektriciteitsverbruik van de trein, uitgedrukt in MWh.

De coëfficiënt voor de directe kost bovenleiding is opgenomen in bijlage F.2.

De bepaling van het elektriciteitsverbruik en de facturatievoorwaarden zijn beschreven in bijlage F.3 (punt 1.1, 1.2 en 1.5).

6.3.1.3 Specifieke gevallen

6.3.1.3.1 Toeristische organisaties

In overeenstemming met de principes van het koninklijk besluit van 8 mei 2014 *tot bepaling van de vereisten voor het verkeer van voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor patrimoniale, historische of toeristische doeleinden op het nationale spoorwegnet*, betalen de toeristische organisaties een vaste heffing. Deze heffing wordt niet jaarlijks geïndexeerd.

$$T = t * l_i$$

Met:

- t : de unitaire kost van de toeristische treinen, uitgedrukt in €/effectieve trein-km;
- l_i : de lengte van de lijnsectie “i” die door de trein wordt doorlopen, uitgedrukt in km.

De eenheidsprijs die van toepassing is op toeristische treinen is opgenomen in bijlage F.2.

6.3.1.3.2 Testen op infrastructuur buiten commerciële dienst

De testritten op een infrastructuur buiten commerciële dienst conform de artikelen 8, 179/6 en 179/12 van de Spoorcodex (zie punt 4.9.1.1.2) komen, conform artikel 8 van de Spoorcodex, overeen met een bezetting van een lijnsectie buiten commerciële dienst, gedurende een bepaalde periode. Er is een specifieke forfaitaire heffing vastgesteld voor het gebruik van infrastructuur buiten commerciële dienst.

De formule voor het testen van infrastructuur buiten commerciële dienst is als volgt:

$$\text{Prijs voor het gebruik van een HSL} = X \text{ euro per km per } 1/2 u$$

$$\text{Prijs voor het gebruik van een conventionele lijn} = X \text{ euro per km per } 1/2 u$$

Deze prijs omvat het gebruik van de infrastructuur buiten commerciële dienst en de gebruikte tractie-energie.

De eenheidsprijs wordt weergegeven in bijlage F.2.

6.3.2 Toegang tot de dienstvoorzieningen

De toegang tot de dienstvoorzieningen wordt beschreven in punt 5.3. Dit omvat de dienst . De tarificatie van deze diensten bedraagt niet meer dan de kosten van deze prestatie, vermeerderd met een redelijke winst, conform artikel 51 van de Spoorcodex.

De heffing voor de toegang tot de dienstvoorzieningen is van toepassing op alle segmenten behalve de toeristische treinen. Losse ritten zijn ook vrijgesteld.

De toegang tot de voorzieningen geeft aanleiding tot een heffing die als volgt wordt berekend:

$$TK_VOORZIENING = \sum_n tk_voorziening_n$$

Met:

- $tk_voorziening$: de totale eenheidskost voor een stop in een factureerbare voorziening “n”, uitgedrukt in €.

Verplichte stops opgelegd door de seinen en doorritten (zonder stop) worden niet gefactureerd.

De lijst van de dienstvoorzieningen en de coëfficiënt van de totale eenheidskost zijn opgenomen in bijlage F.2.

6.3.3 Diensten verleend in dienstvoorzieningen

Deze diensten, indien aangeboden door Infrabel, maken deel uit van de dienst .

6.3.4 Aanvullende diensten

6.3.4.1 Levering van tractiestroom

De kosten voor de levering van tractiestroom omvatten:

- de energiekost ;
- de kosten met betrekking tot de groenestroomcertificaten;
- taken en heffingen geïnd via de leverancier.

De bepaling van het elektriciteitsverbruik, de eenheidsprijs en de facturatievoorwaarden zijn beschreven in bijlage F.3.

6.3.4.2 Overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom

De overige transport- en distributiediensten voor levering van tractiestroom (zie punt 5.4.2) bestaan uit het volgende:

- de toegangskosten en de periodieke aansluitingskosten van Elia (toegewezen kosten en kosten in verband met het toegangscontract met Elia) en de netkosten van de distributienetbeheerders;
- de aankoop van elektriciteit ter compensatie van netverliezen in onderstations en op de bovenleiding;
- administratieve kosten voor het meten en toewijzen van energie;
- taken en heffingen.

De bepaling van het elektriciteitsverbruik, de eenheidsprijs en de facturatievoorwaarden zijn beschreven in bijlage F.3.

6.3.4.3 Diensten voor treinen: voorverwarmen van reizigerstreinen, ...

Het gebruik van de stroom voor het voorverwarmen van rytuigen is inbegrepen in het transport en de distributie van tractiestroom.

6.3.4.4 Diensten voor buitengewoon vervoer en diensten voor gevaarlijke goederen

De studies voorafgaand aan een buitengewoon vervoer worden gefactureerd tegen de werkelijke kost. De prijs- en facturatiegegevens voor deze dienst worden beschreven in bijlage F.3.

De kosten van de interventie tijdens een incident waarbij een transport van gevaarlijke goederen betrokken is, worden onmiddellijk naar Infrabel gestuurd. Het staat in voor de aanrekening van de kosten aan de verantwoordelijke spoorwegonderneming(en). Deze dienst wordt gefactureerd aan de reële kostprijs.

6.3.5 Ondersteunende diensten

6.3.5.1 Toegang tot het netwerk van telecommunicatie

Niet van toepassing.

6.3.5.2 Het bezorgen van bijkomende informatie

De prijszetting van het bezorgen van bijkomende informatie door Infrabel wordt in voorkomend geval opgenomen in de gebruiksovereenkomst, de capaciteitsovereenkomst of elke andere overeenkomst.

6.3.5.3 Technische controle van het rollend materieel

De kostprijs voor een technische keuring van rollend materieel in het kader van een rit zonder het gebruik van een rijpad, is gebaseerd op een uurtarief en is afhankelijk van onder andere het type rollend materieel.

Na voorafgaand overleg met de spoorwegonderneming kan Infrabel een prijsopgave opmaken.

De prijs- en facturatiegegevens voor deze dienst worden beschreven in bijlage F.3.

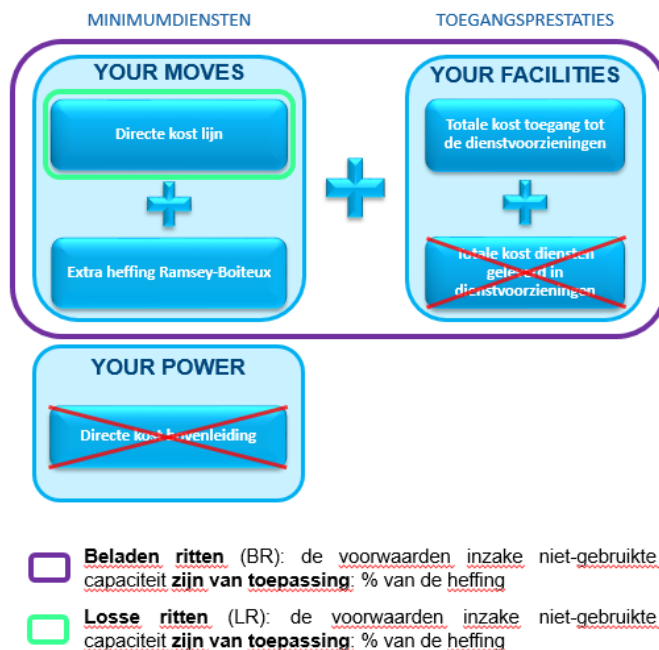
6.4 Financiële sancties en incentives

6.4.1 Sancties voor ongebruikte/geannuleerde capaciteit

Bij volledige benutting van de capaciteit is de heffing voor het gebruik verschuldigd volgens de hierboven beschreven principes. Desalniettemin voorziet artikel 54 van de Spoorcodex in de mogelijkheid voor de infrastructuurbeheerder om een passende heffing voor het gebruik van de infrastructuur te hanteren voor toegewezen, maar niet-gebruikte capaciteit. Infrabel past deze mogelijkheid toe voor de diensten en , alsook testen op infrastructuur buiten dienst.

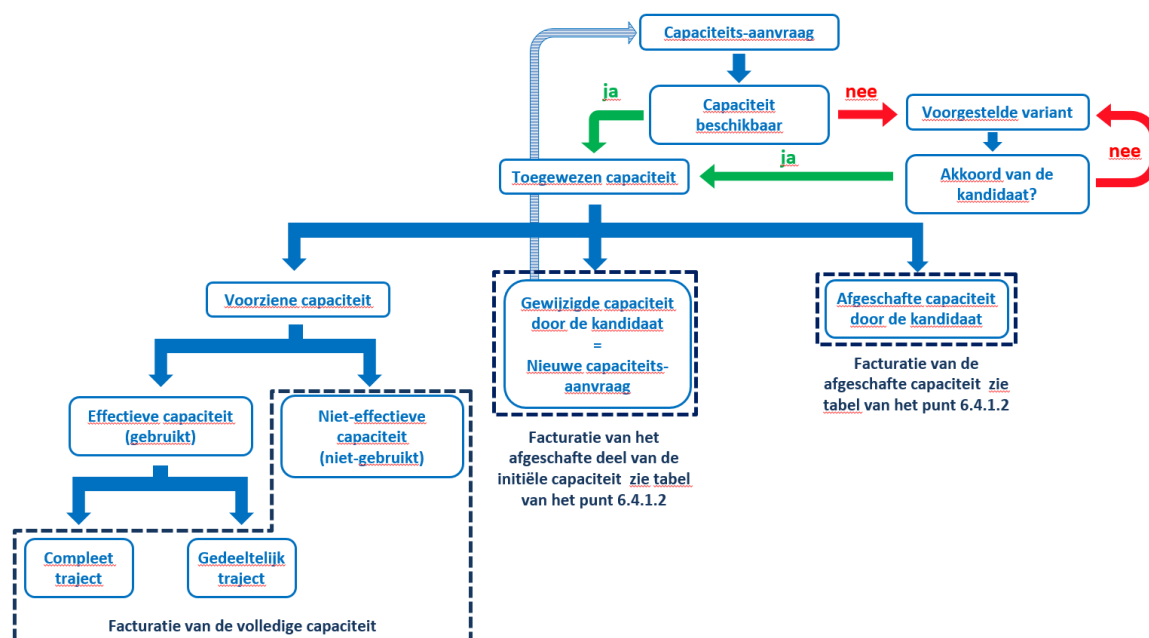
6.4.1.1. Niet-gebruikte/geannuleerde capaciteit: principes

De verschillende componenten van de heffing voor het gebruik van de infrastructuur kunnen geheel of gedeeltelijk worden gefactureerd in geval van niet-gebruik van de toegewezen capaciteit, volgens de volgende principes:



Naast deze principes kunnen twee gevallen worden onderscheiden: de beschikbare infrastructuur en de niet-beschikbare infrastructuur.

Beschikbare infrastructuur



- Beschikbare infrastructuur: deel van het Belgische spoorwegnet waarop spoorwegondernemingen rollend materieel kunnen inzetten.

- Gebruikte capaciteit

Als de capaciteit slechts gedeeltelijk wordt gebruikt, is de heffing verschuldigd voor het werkelijk gebruikte deel en voor het niet-gebruikte deel, aangezien het niet gebruik niet te wijten is aan onbeschikbaarheid van de infrastructuur.

Als de capaciteit helemaal niet wordt gebruikt om redenen eigen aan de kandidaat, maar niet werd geannuleerd, is de heffing volledig verschuldigd.

- Gewijzigde capaciteit

Iedere aanvraag tot wijziging van een aanvraag in behandeling of van een reeds toegewezen capaciteit vormt een nieuwe aanvraag.

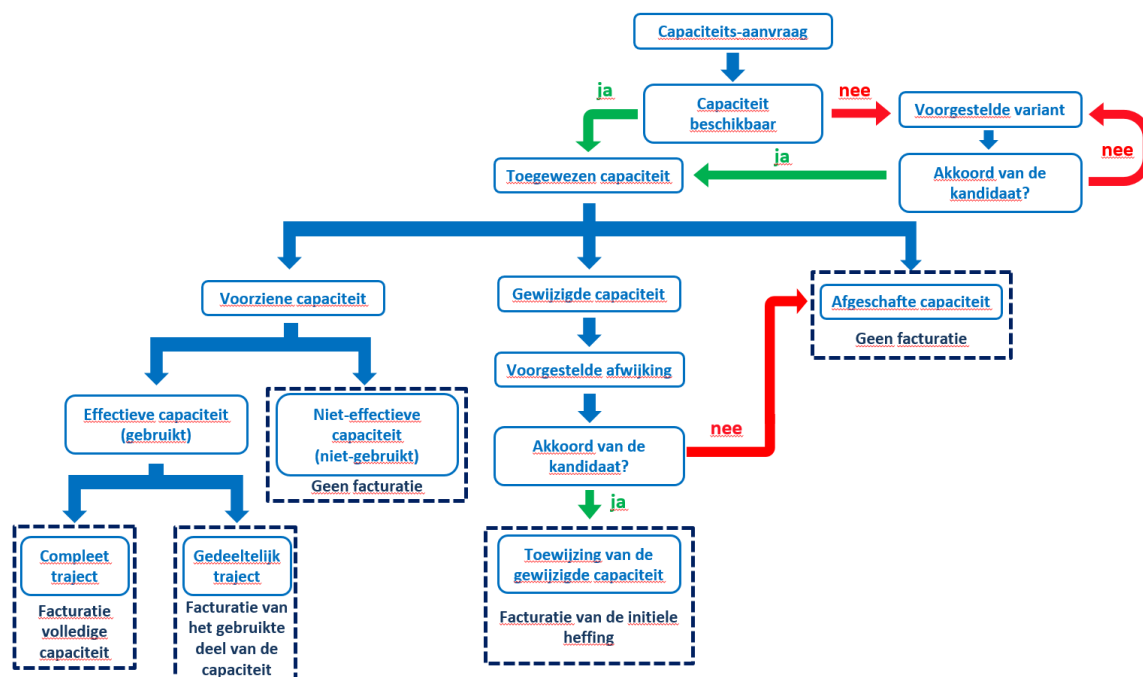
Voor de delen van de oorspronkelijke capaciteit die werden geannuleerd, is een heffing verschuldigd ten belope van een percentage dat in verhouding staat tot het tijdstip van de annulering van de capaciteit (zie punt 6.4.1.2).

Voor de ongewijzigde delen van de oorspronkelijke capaciteit is de volledige heffing verschuldigd.

- Geannuleerde capaciteit

Elke houder van infrastructuurcapaciteit kan afzien van het gebruik van de volledige of van een gedeelte van de toegekende capaciteit. De datum waarop de annulering in aanmerking wordt genomen, is de datum van ontvangst door de infrastructuurbeheerder. In dit geval is de heffing verschuldigd in verhouding tot het percentage dat afhankelijk is van het tijdstip van annulering (zie punt 6.4.1.2).

Onbeschikbare infrastructuur



- Onbeschikbare infrastructuur: deel van het Belgische spoorwegnet dat tijdelijk buiten gebruik is en waarop geen rollend materieel is toegelaten (niet van toepassing in geval van werken - zie voorwaarden in punt 4.5)

- Gebruikte capaciteit

Als de capaciteit slechts gedeeltelijk wordt gebruikt om redenen buiten de wil van de kandidaat, is de heffing alleen verschuldigd voor het daadwerkelijk gebruikte deel van de capaciteit.

Als de capaciteit helemaal niet kon worden gebruikt om redenen buiten de wil van de kandidaat, dan is de heffing niet verschuldigd voor de capaciteit in kwestie.

- Gewijzigde capaciteit

In geval van storingen op het spoornet en om een optimale verkeersstroom mogelijk te maken, kan de infrastructuurbeheerder het initiatief nemen om de gevraagde capaciteit te wijzigen.

In dit geval is de verschuldigde heffing het bedrag dat overeenkomt met de oorspronkelijk geplande route, ongeacht of de werkelijk afgelegde route duurder of goedkoper is dan de oorspronkelijke route.

- Geannuleerde capaciteit

De infrastructuurbeheerder heeft het recht om de toegekende capaciteit te schorsen of in te trekken, bij hoogdringendheid of in geval van absolute noodzaak wegens storingen die de spoorweginfrastructuur tijdelijk onbruikbaar maken en dit voor de duur nodig om de voorzieningen te herstellen (artikel 44 van de Spoorcodex). In dat geval is de heffing niet verschuldigd.

Als de kandidaat om redenen buiten zijn wil zijn capaciteit moet annuleren, is de heffing niet verschuldigd, op voorwaarde dat het gaat om de onbeschikbaarheid van de infrastructuur van het Belgische spoornet.

6.4.1.2 Niet-gebruikte/geannuleerde capaciteit: annuleringstermijnen en boetes

In geval van annulering of niet-benutting van capaciteit zonder annulering wordt het te betalen bedrag voor de niet-gebruikte capaciteit (zie diagram in punt 6.4.1.1) als volgt berekend:

Termijn van annulering*	Percentage van de te factureren heffing
Niet-gebruik zonder annulering of annulering na het geplande vertrek	100%
Annulering minder dan 24 uur voor het geplande vertrek	75%
Annulatie tussen 24 uur en 4 kalenderdagen voor het geplande vertrek	40%
Annulatie tussen 5 kalenderdagen en 30 kalenderdagen voor het geplande vertrek	25%
Annulatie tussen 31 kalenderdagen en 60 kalenderdagen voor het geplande vertrek	15%
Annulatie meer dan 60 kalenderdagen voor het geplande vertrek	0%

* Meer dan 24 uur voor het geplande verkeer worden de annuleringstermijnen berekend in kalenderdagen ten opzichte van het geplande verkeer en niet in uren.

Voor toeristische treinen worden geen heffingen voor annuleringen toegepast.

6.4.2 Kortingen voor kaderovereenkomsten

Niet van toepassing.

6.4.3 Kortingen voor ERTMS

Infrabel voorziet geen korting voor de uitrusting van het materieel met ERTMS.

6.5 Prestatieregeling

6.5.1 Algemene beginselen en doelstellingen

Artikel 23 van de Spoorcodex bepaalt dat een prestatieregeling moet worden ingevoerd om de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ertoe aan te zetten storingen tot een minimum te beperken en de prestaties van het spoorwegnet te verbeteren. Voorts moet de infrastructuurbeheerder in akkoord met de kandidaten de basisbeginselen van de prestatieregeling vaststellen.

De prestatieregeling is gebaseerd op een bilateraal model tussen de infrastructuurbeheerder en elke spoorwegonderneming apart (zie bijlage B.5).

6.5.2 Monitoring van de prestaties

De prestatieregeling vergelijkt het gewogen aantal minuten vertraging voor elke partij afzonderlijk met het doel dat voor het lopende jaar is gesteld. De gedetailleerde beschrijving van de elementen waaruit deze verhouding bestaat en de criteria voor de vaststelling van de doelstelling voor het lopende jaar zijn opgenomen in de punten 1 en 2 van deel 1 van bijlage B.5.

6.5.3 Financieel model

Het financieel model waarop de prestatieregeling is gebaseerd en de formules waaruit het is samengesteld, worden in de punten 3 tot en met 5 van deel 1 van bijlage B.5 nader toegelicht.

6.5.4 Bestuurs- en geschillenbeslechtingssysteem

De prestatieregeling wordt geregeld door het “BeheersOrgaan Prestatieregeling” (BOPR), dat uit twee partijen bestaat: de infrastructuurbeheerder enerzijds en de spoorwegondernemingen anderzijds. De werking van dit orgaan is hoofdzakelijk gebaseerd op een gelijke stemverdeling tussen de twee partijen. Het toezichthoudende orgaan treedt op als arbiter in geval van onenigheid tussen de twee partijen, in overeenstemming met de rol die de Spoorcodex het toekent (zie punt 1.4.3.2 van dit document).

Het tweede deel van bijlage B.5 bevat de volledige beschrijving van het bilateraal model, alsook de organisatie en werking van het BOPR.

6.6 Wijzigingen van de gebruiksheffing

Conform het Koninklijk Besluit van 19 juli 2019 *over de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur* en onverminderd de methode voor de jaarlijkse indexering van de eenheidsprijzen (zie bijlagen F.2 en F.3), moeten de aanpassingen van de berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en de eenheidsprijzen uiterlijk vier maanden voor de uiterste datum voor het indienen van *New Path Requests* (zie punt 4.5.1) worden ingevoerd en moet ook de netverklaring worden aangepast. Deze wijzigingen zullen dus pas van toepassing zijn vanaf de dienstregeling die volgt op de dienstregeling tijdens welke ze ingevoerd werden.

Deze wijzigingen kunnen echter vóór de bovengenoemde termijn van toepassing zijn indien zij voldoen aan de volgende cumulatieve voorwaarden:

- een verlaging van de heffing inhouden;
- onderworpen zijn aan de raadpleging, zoals bedoeld in artikel 20 van de Spoorcodex;
- ten minste drie maanden voor de inwerkingtreding worden gepubliceerd.

Conform het bovengenoemde Koninklijk Besluit moet de spoorweginfrastructuurbeheerder bovendien de berekeningswijze van de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur ten minste om de vijf jaar herzien.

6.7 Modaliteiten voor het innen van de gebruiksheffing

6.7.1 Voorafbetaling van de gevraagde capaciteit

De heffing voor het gebruik moet maandelijks vooraf worden betaald en vormt een contractuele verplichting van de spoorwegonderneming voorzien in het contract voor het gebruik van de infrastructuur, op basis van artikel 9, paragraaf 2, van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 *betreffende de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de*

spoorweginfrastructuur. Deze voorafbetaling is niet van toepassing op de in de punten 4.3.2 en 4.9.3 bedoelde capaciteitsaanvragen. Deze voorafbetalingen aan Infrabel dienen uiterlijk te worden uitgevoerd op de 20ste van de maand voorafgaand aan de maand van gebruik. Indien deze voorafbetaling niet wordt uitgevoerd, kan Infrabel de toegewezen capaciteit intrekken. De te betalen bedragen zijn opgenomen in de specifieke voorwaarden van het gebruiksovereenkomst (bijlage B.2) of het contract voor het reserveren van capaciteit (bijlage B.3).

6.7.2 Facturatie

Infrabel berekent na verloop van iedere maand het totaal van de verschuldigde gebruiksheffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur M-1.

Bij het opstellen van de facturen wordt rekening gehouden met de reeds gefactureerde en betaalde voorschotten. De facturen zijn binnen de 30 dagen te betalen.

Infrabel kan verwijlinteressen aanrekenen volgens de wettelijke rentevoeten op de gefactureerde bedragen die niet binnen de voorgeschreven termijnen werden betaald. De invorderings- en inningskosten zijn ten laste van de kandidaat.

De kandidaten kunnen de informatie over de rijpaden die hen worden aangerekend raadplegen met de applicatie *Rob In* op de *Business Corner*.

Vragen of opmerkingen betreffende de facturatie van de gebruiksheffing kunnen steeds gericht worden aan het desbetreffende bureau (gegevens opgenomen in punt 1.8.1).

De facturatiemethode van de andere heffingen wordt in voorkomend geval beschreven in de gebruiksovereenkomst (bijlage B.2) of de capaciteitsovereenkomst (bijlage B.3).

6.8 Waarborg

Bij de aanvraag van capaciteit wordt geen waarborg geëist.

6.9 Diabolo – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen

6.9.1 Passagiersvergoeding

Conform artikelen 12-14 van de wet van 30 april 2007 *houdende dringende spoorwegbepalingen* int en ontvangt elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het vervoer van reizigers van of naar de luchthaven Brussel-Nationaal (Diabolo-infrastructuur) (uitgezonderd de specifieke gevallen bepaald in artikel 12§1 van deze wet), een supplement op de prijs van de reis te voldoen door de reiziger, ook wel “passagiersvergoeding” genoemd.

Het initieel bedrag van de passagiersvergoeding en elke latere wijziging van dit bedrag worden vastgesteld door de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, op voorstel van Infrabel. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd conform het indexatiemechanisme toegelicht in art. 12 paragraaf 4 van de wet van 30 april 2007. Het koninklijk besluit van 29 januari 2014 houdende vaststelling van het initieel bedrag van de passagiersvergoeding *Diabolo*, van kracht sinds 1 februari



2014, voorziet dat het bedrag van de passagiersvergoeding bedoeld in artikel 12 van de wet wordt vastgesteld op 5,00 EUR (uitgedrukt in waarde 2013) inclusief 6% BTW.

Elke spoorwegonderneming stort aan de exploitant van deze infrastructuur, zijnde *Northern Diabolo nv*, de passagiersvergoedingen die moeten worden geïnd en ontvangen. Tussen de exploitant en de spoorwegonderneming wordt een overeenkomst gesloten, waarin bepalingen en voorwaarden worden opgenomen betreffende de periodiciteit van de retrocessie, de methodes van het tellen van het aantal vervoerde reizigers, de zekerheden die door de spoorwegonderneming moeten worden gevestigd als waarborg voor haar retrocessieverplichting en de vergoeding voor de inning van de passagiersvergoedingen die niet inbegrepen zijn in de prijs van het vervoersbewijs.

6.9.2 Bijdrage van de spoorwegondernemingen

Conform artikel 15 en 16 van de wet van 30 april 2007 houdende *dringende spoorwegbepalingen* dient elke spoorwegonderneming die gebruik maakt van de spoorweginfrastructuur voor het binnenlands vervoer van reizigers van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal (*Diabolo*-infrastructuur) een jaarlijkse bijdrage te betalen ook wel “bijdrage van de spoorwegondernemingen” genoemd. Deze is gelijk aan het hoogste van beide onderstaande bedragen:

- 0,5 % van de omzet (exclusief btw) die door de betrokken spoorwegonderneming werd gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op deze spoorweginfrastructuur tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is;
- 1.887.000 EUR geïndexeerd op basis van de gemiddelde gezondheidsindex (of elke vergelijkbare index die deze vervangt) voor het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is ten opzichte van de gemiddelde gezondheidsindex voor het jaar 2004 vermenigvuldigd met de in de wet aangehaalde verdeelsleutel (artikel 15 paragraaf 3).

De bijdrage van de spoorwegondernemingen wordt op volgende wijze berekend, geïnd en doorgestort:

1. Voor de berekening van het bedrag van de bijdrage van de spoorwegondernemingen, deelt elke spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is via haar *Key Account Manager* uiterlijk op 1 juni van het jaar waarvoor de bijdrage verschuldigd is, de omzet (exclusief btw) mee die zij heeft gerealiseerd op het binnenlands vervoer van reizigers op deze spoorweginfrastructuur tijdens het voorafgaande kalenderjaar, evenals de gegevens die de controle ervan moeten toelaten.

2. Op basis van de gegevens meegedeeld door de spoorwegondernemingen overeenkomstig het voorgaande punt, stelt Infrabel elke spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is uiterlijk op 15 juni van elk jaar in kennis van de bijdrage die zij verschuldigd is voor het lopende jaar.
3. De spoorwegonderneming die de bijdrage verschuldigd is, stort aan Infrabel uiterlijk op 30 juni van het lopende jaar de bijdrage die hij voor dat jaar verschuldigd is.
4. Infrabel stort de ontvangen bedragen aan de exploitant van de Diabolo-infrastructuur binnen twintig werkdagen vanaf de ontvangst ervan. Om zeker te zijn van de betaling van deze bijdrage, kan Infrabel aan de spoorwegondernemingen het verstrekken van een financiële waarborg opleggen. Deze staat in verhouding tot de bijdrage die de betrokken spoorwegonderneming verschuldigd is, en is transparant en niet-discriminerend.

Bijlagen

A. Glossarium

A.1. Glossarium

B. Capaciteit

B.1. Modellen voor capaciteitsaanvragen

- B.1.1. Capaciteitsaanvragen lange termijn – Goederen
- B.1.2. Capaciteitsaanvragen korte termijn en real time – Goederen
- B.1.3. Capaciteitsaanvragen – Reizigers/Technische ritten
- B.1.4. Aanvraag voor lokale capaciteiten voor de aanverwante spoorwegondernemingen
- B.1.5. Formulier reservatieaanvraag “sporen reserveerbaar voor een lange periode”
- B.1.6. Formulier reservatieaanvraag trierheuvelds in Antwerpen-Noord

B.2. Gebruiksovereenkomst voor spoorweginfrastructuur - Algemene voorwaarde

B.3. Capaciteitsovereenkomst tussen de kandidaat-niet-spoorwegonderneming en Infrabel

B.4. Toewijzing van capaciteit in geval van overbelasting

B.5. Prestatieregeling

C. Kaarten

C.1. Algemene netkaart (incl. de grenzen van de *I-TO Areas*)

C.2. RIEI lijsten 14a en 14b – Kaarten met de toegelaten reismogelijkheden voor het gecombineerd vervoer

C.3. Technische netkaart

C.4. Kaart van de maximale stroomsterkten “Icat Max”

C.5. Kaart “seininrichtingssystemen”

C.6. Kaart “stand van zaken ETCS”

C.7. Technoliekaart ETCS 2025

C.8. Kaart “communicatie IB-IG”

C.9. RIEI lijst 5 – Kaart SSP-zones

D. Register van Informatie voor de Exploitatie van de Infrastructuur - RIEI

- D.1. RIEI lijst 1 – Naamlijst van de lijnen
- D.2. RIEI lijst 3 – Kruis- en wijksporen
- D.3. RIEI lijst 4 – Lijst van de grenspunten en de infrastructuurbeheerders van de naburige netten
- D.4. RIEI lijst 7F – Technische karakteristieken net – Perrons - Lengte
- D.5. RIEI lijst 11 – Nummering van de treinen
- D.6. RIEI lijst 12 – Stations en andere installaties Infrabel in dienst – diverse inlichtingen
- D.7. RIEI lijst 15 – Installaties open voor de goederendienst
- D.8. RIEI lijst 17 – Tankvoorzieningen op het Belgische net
- D.9. RIEI lijst 33 – Contactgegevens van de *areas* I-TO
- D.10. RIEI lijst 44 – Belgische voertuigen zonder indienststellingsattest, onderworpen aan beperkingen of verbodsbepalingen op de lijnen in dienst
- D.11. RIEI lijst 50 – Spoorwegondernemingen/Infrastructuurgebruikers met speciaal statuut – gemeenschappen

E. Technische en informatieve documenten

- E.1. Afstand tussen stations en knooppunten
- E.2. Lijst van de dienstvoorzieningen op het Belgisch spoorwegnet
- E.3. Vereisten voor energiemeetsystemen aan boord van tractie-eenheden op het Infrabel-netwerk
- E.4. *Roaming* tussen GSM-R-netwerken
- E.5. Beschrijving dienstvoorziening “Trieerinstallatie Antwerpen-Noord”

F. Diensten en tarificatie

- F.1. Technische uitrustingen van de dienstvoorzieningen
- F.2. Heffingen van toepassing op minimumdiensten, toegang tot en diensten in de dienstvoorzieningen
- F.3. Heffingen van toepassing op de diensten *Your Power*, *Your XXL* en *Your Technical Control*
- F.4. Verdeling van de diensten die door Infrabel worden verleend
- F.5. Diensten verleend door andere exploitanten van dienstvoorzieningen en dienstverleners